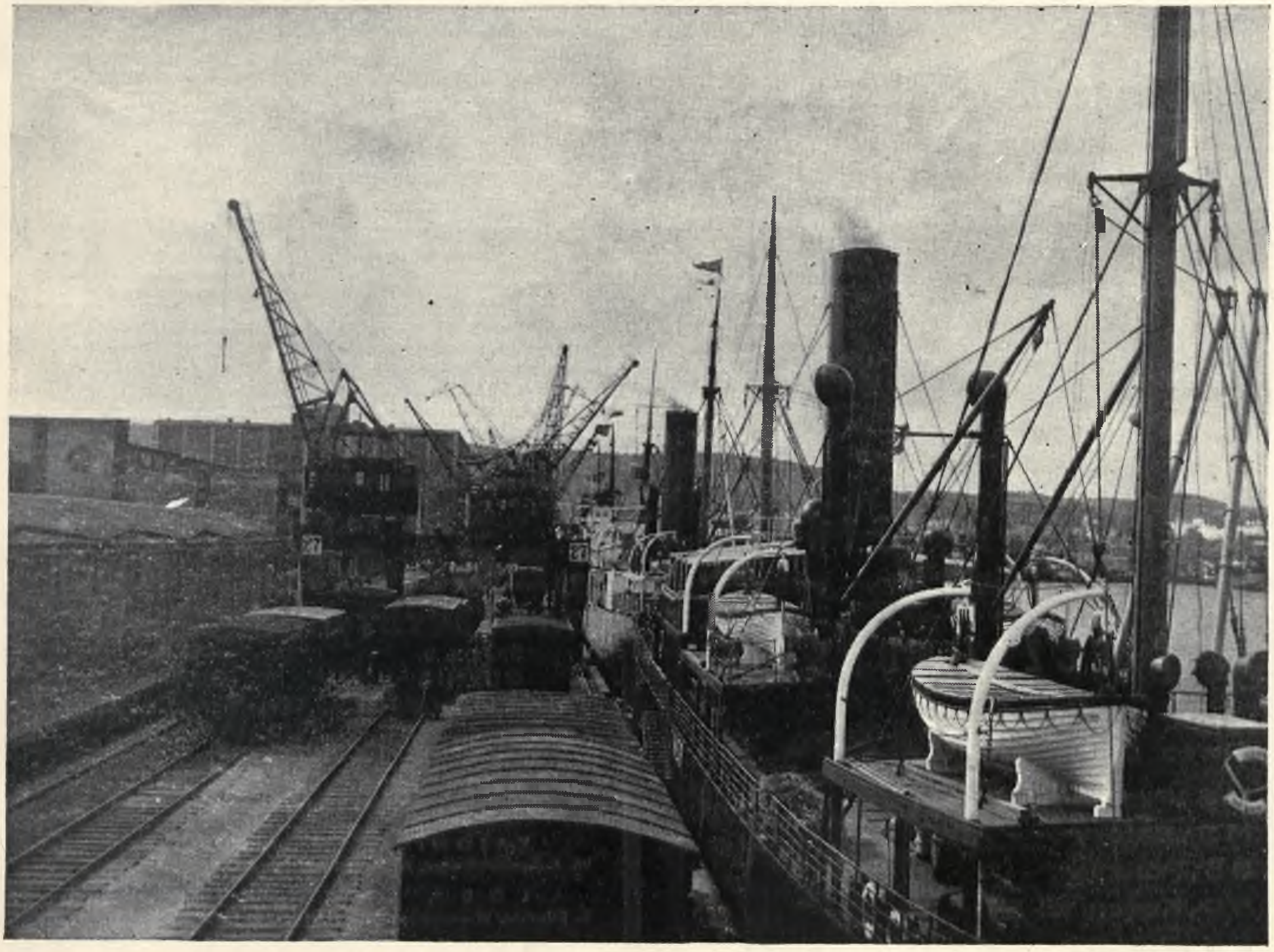
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

PAŹDZIERNIK 1937

Rok VII nr 10



PORT W GDYNI. NABRZEŻE POLSKIE

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW — Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires — Boulogne — Sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Pilsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pulaski"



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni—Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans. Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VII. PAŹDZIERNIK 1937. Nr 10.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

HENRYK TETZLAFF

KONTAKTY BAŁTYCKIE

Jednym z najważniejszych wydarzeń w życiu morskim Polski ostatniego miesiąca była podróż Ministra Przemysłu i Handlu p. Antoniego Romana do Estonii, Finlandii i Łotwy. Już wybranie dla tej podróży drogi morskiej było podkreśleniem jej znaczenia dla wzajemnych stosunków między Polską a tymi krajami. Zarówno przyjęcie, jakiego przedstawiciel Rządu Rzeczypospolitej doznał w państwach bałtyckich, jak i liczne, pełne życzliwości oraz zainteresowania dla Polski głosy miejscowej prasy, świadczą, iż stosunki gospodarcze z naszym krajem są w tych państwach należycie doceniane.

Polska i państwa bałtyckie mają wiele cech wspólnych, a nic takiego, coby je mogło dzielić. W jednym czasie odzyskały niepodległość i wspólnie zjawiły się nad Bałtykiem, jako samodzielni partnerzy polityczni i gospodarczy. Wśród państw, które na nowo nad Bałtykiem się usadowiły Polska, zarówno z uwagi na swój obszar i zaludnienie, jak i swą przeszłość historyczną, zajmuje miejsce czołowe. Z tego też wypływa konieczność aktywnego ustosunkowania się naszego Państwa do wszystkiego, co się na Bałtyku dzieje, gdyż tutaj, na tej niczym nie skrępowanej drodze komunikacyjnej z całym światem, koncentrują się najżywotniejsze interesy naszego kraju.

Zdecydowana polityka Polski w zakresie wszechstronnego wykorzystania dostępu do morza, rozwijana z całą intensywnością od przeszło lat dziesięciu, śledzona jest uważnie i z całą sympatią, zarówno w Skandynawii, jak i w krajach bałtyckich. Nie jest bowiem dla tych państw rzeczą obojętną, że w grze interesów niemiecko-rosyjskich, które dotychczas na Bałtyku dominowały, pojawił się partner dostatecznie silny na to, aby do tej gry wprowadzić nutę całkiem nową.

Polska od szeregu lat prowadzi akcję, zmierzającą do zacieśnienia stosunków gospodarczych z naszymi nadbałtyckimi sąsiadami oraz do wzajemnego zbliżenia się z nimi. Drogą specjalnych umów i układów handlowych staramy się te kontakty możliwie wzmocnić. Mimo sztucznych barier i ograniczeń, stawianych w ostatnich czasach międzynarodowej wymianie towarowej, istnieją różne możliwości i sposoby zintensyfikowania tej wymiany drogą uzgodnienia wzajemnych potrzeb i dostosowania ich do swej struktury gospodarczej.

Wyszukanie dalszych możliwości zacieśnienia wzajemnych stosunków handlowych było poza względami kurtuazyjnymi głównym celem podróży naszego Ministra Przemysłu i Handlu.

Poza tym jednak było coś jeszcze, co specjalnie Gdynię i nasze sfery żeglugowo-portowe obchodzi. Było to rozpatrzenie w atmosferze przyjaznego porozumienia możliwości wzajemnej współpracy w dziedzinie spraw żeglugowych i portowych.



Z pobytu p. Ministra Romana w Rydze Goście na śniadaniu u Ministra Spraw Zagranicznych Łotwy p. Muntersa

(Stoją w pierwszym rzędzie od prawej: dyr. Możdżeński, poseł R. P. w Rydze min. Charwat, min. Munters, min. Roman, pani Munters (bez kapelusza), pani Romanowa, p. Charwatowa, drugi od lewej minister Spraw Wewnętrznych Łotwy p. Gulbis)



W Helsingforsie. Minister Przemysłu i Handlu Finlandii p. Voionmaa wita na lotnisku Ministra Romana

W czym ta współpraca mogłaby się wyrażać? Odpowiedź jest na to prosta. We wzajemnych usługach w dziedzinie transportu morskiego.

Bandera fińska, estońska czy łotewska, jest częstym gościem w naszym porcie. Państwa te mają w stosunku do swego obszaru i ludności dość duże floty handlowe, Polska zaś tylko nieduży procent swych towarów w handlu morskim przewozi narazie pod własną banderą. Nie przedstawiałoby zapewne dużej trudności przy pewnych staraniach powiększyć udział bander państw bałtyckich w obsługiwaniu potrzeb komunikacyjnych naszego kraju, oczywiście przy równoczesnym forsowaniu bandery własnej.

I odwrotnie. Polska, tworząc od podstaw swą flotę handlową, w pierwszym rzędzie zwraca uwagę na rozbudowę regularnych połączeń okrętowych obu portów polskiego obszaru celnego, Gdyni i Gdańska, z roku na rok powiększając liczbę tych połączeń pod własną banderą. Dzięki temu Gdynia, a razem z nią i Gdańsk, stają się portami o dużym znaczeniu, ważnymi węzłami komunikacji morskiej. Do wojny Bałtyk był morzem niejako śródlądowym, a porty nad nim położone do pewnego stopnia portami ubocznymi. Wielkie, zamorskie szlaki okrętowe zaczynały się i kończyły w kilku portach Europy Zachodniej.

Ten stan rzeczy uległ gruntownej zmianie z chwilą, gdy Polska zaczęła na dobre przejawiać swą aktywność na morzu. Z tą chwilą Bałtyk wszedł trwale do rzędu mórz, połączonych liniami transoceanicznymi ze wszystkimi częściami świata.

Polska swój program morski realizuje z uporem i konsekwentnie, nie szczędząc nań środków. Przy odpowiednim porozumieniu z tych regularnych połączeń Gdyni i Gdańska z resztą świata mogłyby państwa bałtyckie korzystać w znacznie szerszym zakresie, niż dotychczas, zwłaszcza, że Polska rozbudowując regularne połączenia okrętowe swych portów z portami innych kontynentów, nie zaniedbuje równocześnie szlaków komunikacyjnych na Bałtyku. W chwili obecnej poza 4 statkami transoceanicznymi, które budowane są dla Polski, buduje się także na stoczniach finlandzkich dwa statki, przeznaczone dla usprawnienia połączeń bałtyckich Gdyni i Gdańska.

Możliwości współpracy w dziedzinie żeglugowej i portowej jest więc dużo. Przy dobrej woli i wzajemnej życzliwości, która cechuje stosunki Polski z państwami bałtyckimi, sądzimy, nie będzie trudno nadać tej współpracy realne kształty.

W wywiadzie, udzielonym przedstawicielowi „Kuriera Bałtyckiego" w drodze powrotnej do Polski powiedział p. Minister Roman:

„Polska dąży do zajęcia na Bałtyku miejsca, które jej się należy i do współpracy jak najściślejszej z państwami, osiadłymi nad Bałtykiem. Z tych też względów znaczenie polskiej bandery powinno na morzu tym wzrastać, co idzie w parze z ogólnym ożywieniem wymiany handlowej pomiędzy państwami bałtyckimi i skandynawskimi



Z pobytu Min. Romana w Finlandii. Min. Roman i Min. Voionmaa

między sobą i z ich penetracją na dalsze rynki. Rozwój dalekomorskich, zaoceanicznych połączeń portu gdyńskiego może mieć poważne znaczenie nie tylko dla obsługi potrzeb handlowych Polski, lecz również potrzeb państw bałtyckich, które siłą rzeczy nie są w możności i nie mają potrzeby rozwijać samodzielnie rozgałęzionej sieci swych bezpośrednich połączeń z dalekimi krajami za oceanami".

„Sprawę wzajemnej współpracy na szlakach morskich poruszałem z mymi kolegami w Estonii, w Finlandii, i na Łotwie i przyznać muszę z zadowoleniem, że znalazłem u nich zrozumienie dla tych spraw i gotowość współpracy. Mówiąc o mej podróży, wspomniałem o sprawach morskich na pierwszym miejscu dlatego, że pragnąłbym, aby sfery gospodarcze, działające w dziedzinie obsługi naszego handlu morskiego zwróciły na ten stan rzeczy specjalną uwagę".

Morze zbliża obojętne sobie narody i ułatwia ich współpracę. Cóż dopiero mówić o narodach, związanych więzami przyjaźni?

Polska i państwa bałtyckie są predystynowane do uzupełniania się nawzajem. Odnosi się to nietylko do dziedziny gospodarczych stosunków, ale także i do współpracy na morzu.

Ze współpracy tej dla obu stron mogą wyniknąć tylko korzyści.

Mgr MAKSYMILIAN RYLKE

Bałtyk jako handlowy szlak morski

Zdawien dawna stanowił Bałtyk dogodną drogę dla wymiany towarów. Szczególnie w dobie średniowiecza, gdy żegluga ograniczała się do szlaków handlowych Starego Świata, na Bałtyku panował nader ożywiony ruch. Szły nim liczne transporty płodów rolnych, drzewa i innych surowców, przeznaczone do krajów zachodniej Europy, wzamian za wysokowartościowe wyroby rzemieślników niemieckich, flamandzkich, angielskich i francuskich. Z kolonii włoskich z nad Morza Czarnego przez Lwów — Sandomierz — Toruń — Gdańsk i dalej Bałtykiem do Brügge szedł towar wschodni z Azji, w odwrotnym natomiast kierunku przewożono przede wszystkim sukno.

Z chwilą odkrycia nowych kontynentów, a co za tym idzie z powstaniem nowych kierunków wymiany towarowej, rola Bałtyku uległa pewnemu ograniczeniu oraz stabilizacji, albowiem stał się on szlakiem handlu euro-

pejskiego. Dopiero wojna światowa wprowadziła daleko idące zmiany strukturalne w żegludze na Bałtyku.

Wśród czynników, które na to wpłynęły, główną rolę odegrały: powstanie nowych organizmów gospodarczych, a przede wszystkim Polski, odsunięcie się Rosji od Bałtyku i wreszcie gospodarcze wzmocnienie się państw skandynawskich.

Pod względem geopolitycznym bałtycki obszar gospodarczy jest producentem surowców jak np. drzewo, węgiel, rudy, zboże, itd. tudzież wytworów gospodarki mleczarsko - hodowlanej.

Wśród państw, leżących nad Bałtykiem, pewną jednolitą i specjalną grupę gospodarczą stanowią państwa skandynawskie i i Finlandia. Są to państwa o wysokiej stopie życiowej, bazujące swą politykę handlową na liberaliźmie gospodarczym. Grupa ta jest przeciwnikiem autarkii, polityki kontyngentów, tranzakcji wiązanych i innych ograniczeń wolnej wymiany towarów, czemu dała wyraz w Konwencji w Oslo. Poniżej zamieszczone zestawienie obrazuje wysoki stan wymiany gospodarczej państw skandynawskich w porównaniu z innymi państwami bałtyckiego rejonu gospodarczego.

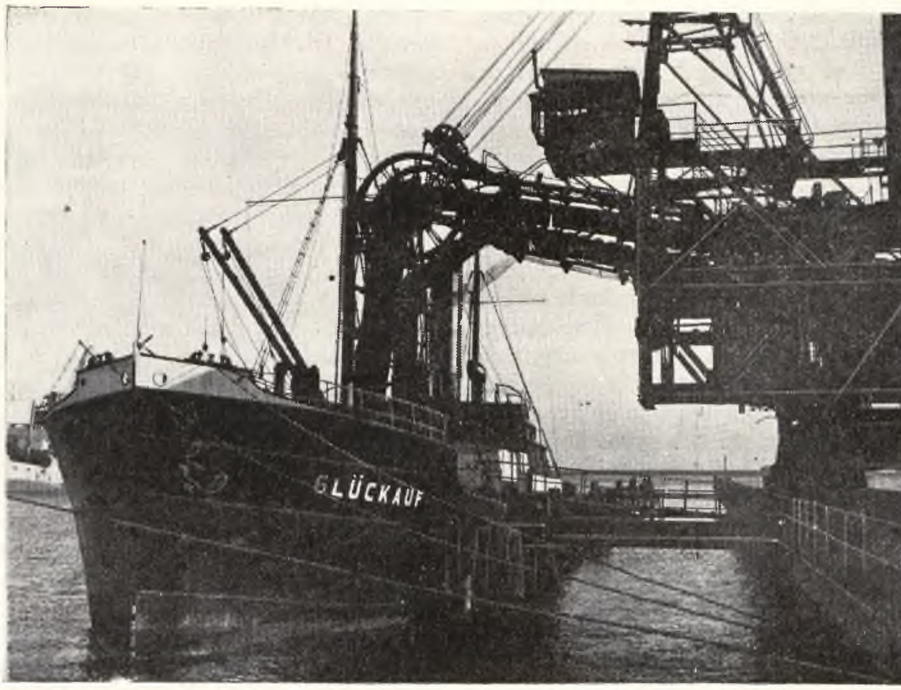
Obroty handlu zagranicznego w zł na jednego mieszkańca

	1928	*1935*
Dania	2171	791
Szwecja	1285	597
Niemcy	877	269
Estonia	552	194
Polska	193	53

Szczególne warunki gospodarcze posiada Dania. Cały dobrobyt tego kraju opiera się na wywozie wyrobów mleczarskich, i przetworów zwierzęcych, kierowanych głównie do Anglii. Poza tym Dania usilnie stara się o rozwinięcie przemysłu; zwłaszcza wysoko stoi budownictwo okrętowe, przemysł spożywczy i artystyczny.

Dobrobyt Szwecji natomiast opiera się na posiadaniu i eksploatacji bogatych złóż rud, na rozwiniętym przemyśle metalurgicznym, na gospodarce leśnej (53% powierzchni Szwecji zajmują lasy) i na umiejętnym wykorzystaniu siły wodnej rzek górskich. Podobnie jak Dania, Szwecja związana jest silnymi więzami gospodarczymi z Anglią.

Mniej korzystnie kształtują się warunki naturalne Finlandii. Gospodarka narodowa opiera się w tym kraju na gospodarce leśnej,



Port w Gdyni. Przeładunek węgla za pomocą transportera taśmowego. (Skarbopol)

albowiem na eksport tego kraju w 80% składa się drzewo i wyroby z niego jak celuloza, papier, tektura. Pomimo, iż większa część ludności zajmuje się rolnictwem. Finlandia zmuszona jest importować poważne ilości zboża.

Co do Rosji, to kraj ten nigdy nie umiał w pełni wykorzystać Bałtyku, kierując swój handel przeważnie przez granice lądowe. Zaplecze portów bałtyckich sięga daleko wgłąb Rosji, aż po Ukrainę północną, obejmując zalesione obszary Rosji północno - zachodniej i rolnicze obszary Białorusi i północnej Ukrainy. Z zaplecza tego idą ładunki drzewa, zboża, nasion oleistych i przetworów zwierzęcych, lecz ostatnio wywóz drzewa idzie przeważnie przez porty północne, faworyzowane i silnie rozbudowywane ze względów politycznych.

Po wojnie światowej gospodarczy obszar bałtycki rozszerzył się daleko na południe dzięki wejściu Polski na Bałtyk. Polska polityka taryfowa w odniesieniu do portów polskiego obszaru celnego potrafiła rozszerzyć ich zaplecze daleko poza granice polityczne tak, że dzisiaj zaplecze to obejmuje kraje naddunajskie i bałkańskie, wznawiając w ten sposób dawny naturalny szlak handlowy Bałtyk — Morze Czarne.

Większą część południowego wybrzeża zajmują Niemcy. Niemieckie prowincje nadbałtyckie jednak ze względu na swą strukturę ekonomiczną stanowią, gospodarczo rzecz biorąc, czynnik bierny, nie odgrywający dużej roli w wymianie międzynarodowej. Aktywne natomiast są ośrodki przemysłowe i górnicze, dzięki którym udział Niemiec w handlu zagranicznym państw bałtyckich obszaru gospodarczego jest bardzo wysoki.

Bardzo ważną rolę w żegludze na Bałtyku odgrywają porty, a to ze względu na ich położenie geograficzne, zaplecze gospodarcze, zamarzalność, tudzież wyposażenie techniczne. Odrazu rzuca się w oczy fakt, że biorąc pod uwagę położenie, upośledzone są porty wschodnio - bałtyckie, a to ze względu na ich oddalenie od międzynarodowych szlaków morskich, oraz ze względu na ich zamarzalność.

Porty Litwy, Łotwy i Estonii oraz Królewiec, ucierpiały mocno wskutek zmniejszenia się tranzytu rosyjskiego, co pociągnęło za sobą nawet upadek niektórych z nich jak np. Libawa, Windawa. Wzmocnił się natomiast Leningrad ze względów politycznych oraz dzięki temu, że rozporządza drogą wodną ze swym zapleczem.

Z pośród portów skandynawskich na pierwsze miejsce wysuwają się trzy porty: Kopenhaga, Göteborg i Stockholm, jednakowo dobrze wyposażone technicznie o rozwiniętym aparacie handlowym i silnym przemyśle, przy czym Stockholm posiada najmniej dogodne położenie geograficzne z pośród nich.

Co do portów niemieckich to pod względem geograficznym

najdogodniej położony jest port Kiloński, który jednak pozbawiony jest odpowiedniego zaplecza, pod względem zaś wyposażenia technicznego tudzież znaczenia dla żeglugi niemieckiej na pierwsze miejsce wysuwa się Szczecin. Wogóle mówiąc o portach niemieckich nad Bałtykiem, należy podkreślić iż poza Szczecinem inne porty niemieckie, jak Lubeka, Flensburg i Królewiec, są portami czysto prowincjonalnymi, nie grającymi poważniejszej roli w żegludze międzynarodowej. Dzięki kanałowi Kilońskiemu coraz to bardziej wchodzi na Bałtyk Hamburg, przede wszystkim jako konkurent zachodnio - bałtyckich portów niemieckich.

Pod względem położenia geograficznego porty polskiego obszaru celnego Gdynia — Gdańsk posiadają bardzo dogodne warunki rozwojowe, mają bowiem łatwy dostęp, a głębokość zatoki pozwala na zawijanie największych statków; nie zamarzają, posiadają naturalne połączenie wodne z zapleczem oraz są blisko położone tak Kanału Kilońskiego jak cieśnin Sundu. Po wojnie port gdański uległ gruntownej przebudowie i modernizacji, port zaś w Gdyni jest ostatnim wyrazem budownictwa i wyposażenia portowego.

Bardzo ważną kwestię w żygludze stanowi zaplecze, tudzież stosunek importu do eksportu w danym porcie, a to ze względu na łatwość lub trudność otrzymania ładunków powrotnych dla statków doń zawijających.

W Finlandii porty, leżące nad zatoką Botnicką są typowymi portami eksportowymi drzewa. Duże ilości drzewa idą również przez Viipuri i Kotkę, porty te posiadają również znaczny import. Helsinki, Hangö i Abo są portami raczej przywozowymi.

Porty szwedzkie posiadają mniej więcej równowagę pomiędzy wywozem i przywozem. Wybitnie eksportowe są porty Lulea i Oxölesund (rudy) oraz małe porty północno - zachodnie dla drzewa. Szwecja rozporządza trzema dużymi portami: Stockholm, Malmö i Göteborg.

Stockholm leżący głębiej na Bałtyku obsługuje przeważnie żeglugę bałtycką; Göteborg natomiast, leżący bardziej na zachód jest portem o międzynarodowym znaczeniu. Rozporządza on dużą ilością linii regularnych, skutecznie konkuruje z wielkimi portami zachodnio - europejskimi i posiada najbardziej rozwinięty ruch pasażerski.

Porty duńskie, zgodnie z gospodarczą strukturą swego kraju, służą do eksportu produktów mleczarskich i mięsnych. Przez porty te idą w przywozie duże ilości zboża, pasz wszelkiego rodzaju oraz surowców dla dość silnie rozwiniętego przemysłu, koncentrującego się w portach. Pod względem wagowym przeważa przywóz. Kopenhaga posiada dość znaczny tranzyt morski, idący do mniejszych portów bałtyckich.

Rosja Sowiecka resztki swego handlu bałtyckiego kieruje na Leningrad, który też odpowiednio został rozbudowany. Głównym artykułem jest drzewo. Pewne ilości ładunków tranzytowych, idących z Rosji, posiada Tallin, Ryga i Królewiec. Centrami importowymi wschodniej części południowego wybrzeża Bałtyku są Ryga, Kłajpeda i Królewiec, rozwój ich jest jednak ograniczony, mało uprzemysłowionym i politycznie niedużym zapleczem.

Co do portów polskiego obszaru celnego to zgodnie ze strukturą naszego handlu zagranicznego wagowo stosunek wywozu do przywozu przedstawia się jak 4:1. Wskazuje to na konieczność powiększenia naszej marynarki handlowej i oparcia jej na silnie rozwiniętej i sprawnie działającej maklerce, której celem i zadaniem będzie zdobywanie ładunków powrotnych dla statków wracających do portów macierzystych p. o. c.

Dziś Gdynia posiada duży tranzyt morski, albowiem dzięki licznym liniom regularnym stała się punktem rozdzielczym dla mniejszych portów bałtyckich.

Główny towar w handlu bałtyckim stanowią towary masowe, jako to: rudy, złom żelazny, piryty, węgiel, koks, nawozy sztuczne, drzewo, celuloza, kamienie, cement, zboże. Poza tym w mniejszych ilościach idą Bałtykiem wysoko wartościowe produkty rolnicze i spożywcze, a więc mąka, cukier, melasa, wyroby mięsne, masło, jaja, śledzie, tudzież wysokowartościowe wyroby przemysłu metalurgicznego i maszynowego, wyroby tekstylne itd. W imporcie ważną rolę odgrywają wartościowe surowce zamorskie np. oleje mineralne, kauczuk, ryż, bawełna, wełna, skóry, nasiona oleiste, owoce południowe itd.

Co się tyczy importu do państw bałtyckiego obszaru gospodarczego, to znaczny przywóz metali i maszyn wykazuje Finlandia, Estonia, Litwa i Łotwa. W wielkich ilościach idą do Polski i Szwecji skóry i surowce włókiennicze. Znaczne ilości artykułów spożywczych importuje Szwecja i Dania.

Wywóz z krajów nadbałtyckich ma charakter rolniczy. Produkty te wraz z wyrobami mleczarskimi stanowią 80% eksportu duńskiego, 62% litewskiego, 40% estońskiego i około 30% polskiego. Jeżeli do tego dodamy eksport drzewa, to otrzymamy 70% całego eksportu, idącego Bałtykiem. Odbiorcami tych to-



Port w Gdyni. Wnętrze jednego z magazynów w strefie wolnocłowej.

warów są w pierwszym rzędzie państwa zachodnio - europejskie z Wielką Brytanią na czele. Poza tym Polska i Szwecja posiada duży eksport maszyn i wyrobów metalowych, a sama Polska eksport węgla i koksu do państw bałtyckich, wypierając tu węgiel angielski, dalej do krajów europejskich i pozaeuropejskich.

Wszystkie państwa dążą do tego, żeby jak największą ilość towarów importowanych i eksportowanych przewozić pod własną banderą. Wśród państw bałtyckich cel ten osiągnęły państwa skandynawskie i Niemcy, przyczym np. Szwecja posiada jedną z najnowocześniejszych flot handlowych na świecie. Godny również podkreślenia jest fakt, iż flota handlowa, tak szwedzka jako też i duńska, dobrobytu swego nie zawdzięczają ingerencji i pomocy państwowej, jak to się dzieje we wszystkich prawie krajach morskich, ale stanowi ważne źródło dochodu społecznego i jedną z ważniejszych gałęzi przemysłu.

Stan flot na Bałtyku przedstawia się następująco:

Niemcy	3.928	tys. ton
Szwecja	1.494	„
Dania	1.118	„
Finlandia	506	„
Łotwa	184	„
Estonia	168	„
Polska	96	„
Z. S. R. R.	1.258	„

Co do naszego stanu posiadania to zaznaczyć należy, iż tylko 10% towarów, idących przez porty polskiego obszaru celnego, przewozi się pod polską banderą. Aby dojść do stanu normalnego, to znaczy, by jakieś 50% ładunków przewoziła nasza flota, wymagałoby to 5-krotnego zwiększenia obecnie posiadanego tonażu. Ponieważ kapitały prywatne nie okazują zbytniej chęci do angażowania się w dziedzinie wymagającej dużej znajomości rzeczy, a przy tym odrzucającej stosunkowo mały zysk przy wielkim ryzyku, przeto narazie tylko w inicjatywie państwa tkwi przyszłość naszej floty handlowej.

Jak już wspomniałem, Morze Bałtyckie grało przed wojną światową poważniejszą rolę jedynie w handlu europejskim, dla żeglugi transoceanicznej było ono morzem zamkniętym. Przyczyną tego stanu było to, iż dla Niemiec początkowymi lub też końcowymi portami dalekobieżnych połączeń okrętowych były Hamburg i Brema. Dla innych krajów punkty takie stanowiły wielkie porty kontynentalne Morza Północnego, Londyn i Kopenhaga. Porty bałtyckie natomiast obsługiwane były przez liczne linie dowozowe i nie wykazywały inicjatywy do nawiązania bezpośrednich połączeń z portami pozaeuropejskimi, uważając to za przedsięwzięcie ryzykowne i nierentujące się. W ten sposób powstała i utrwaliła się zasada traktowania Bałtyku, jako morza zamkniętego, pobocznego. (Nebenmeer). Dopiero wejście Polski na Bałtyk i polska polityka morska zniosła tę niepisaną lecz ogólnie przestrzeganą zasadę. Polska po wojnie światowej poza handlem ze swymi najbliższymi sąsiadami, szukała nowych dalekich rynków zbytu, a przede wszystkim wolnej i dogodnej drogi dla swego eksportu. Drogą tą był odwieczny szlak bałtycki.

Przedwojenny polski handel zagraniczny nastawiony był na najbliższe rynki europejskie, a przede wszystkim związany był ze strukturą gospodarczą państw zaborczych. Po odzyskaniu niepodległości stopniowo stał się handlem morskim. I tak udział handlu morskiego w ogólnym handlu zagranicznym wzrósł z 7% w roku 1922 do 77% w roku 1936.

Polska rozporządzając odpowiednim zapleczem, zdolnym alimentować dalekobieżne linie regularne, przystąpiła do tworzenia bezpośrednich połączeń okrętowych. Polityka ta została uwieńczona pełnym sukcesem. I tak Gdynia posiada obecnie przeszło 50 regularnych połączeń, które łączą ją z przeszło 200 ważniejszymi portami świata.

Do dalszego rozwoju portu ważne jest uznanie go za port bazowy przez odpowiednie konferencje, albowiem odpada dodatek, pobierany przez linie regularne należące do konferencji za przewóz z portów bałtyckich do portów zachodnio - europejskich. Oba porty polskiego obszaru celnego Gdynia — Gdańsk uznane zostały za porty bazowe przez następujące konferencje*):

przy wywozie:

1) Konferencja dla Dalekiego Wschodu;
2) Północno - Atlantycka Konferencja dla portów leżących między Bostonem a Norfolk;
3) Konferencja australijska;
4) Konferencja Ameryki Środkowej aż do portów wybrzeża atlantyckiego Kolumbii, Panamy, hiszpańskiego Hondurasu z wyjątkiem portu Amapola;
5) Konferencja dla portów północnej części Zatoki Meksykańskiej,

przy przywozie:

1) przez Konferencję dla Zatoki Meksykańskiej;
2) przez Konferencję Północno-Atlantycką.

Dalej dzięki energicznym wysiłkom zdołano skierować na porty polskiego obszaru celnego import najważniejszych dla naszej gospodarki surowców. I tak np. Gdynia stała się centrum przy-

*) Mgr B. Koselnik. Odczyt wygłoszony w Pradze p. t. „Porty polskiego obszaru celnego Gdynia/Gdańsk, a Czechosłowacja".

wozu skór, ryżu, bawełny nietylko dla Polski, lecz i dalszego swego zaplecza lądowego tudzież dla państw bałtyckich.

Podobnie i drugi port polskiego obszaru celnego Gdańsk, rozporządza licznymi regularnymi połączeniami z ważniejszymi portami świata.

Idąc za przykładem pionierskiej polityki morskiej Polski, starają się obecnie inne porty bałtyckie o nawiązanie bezpośrednich połączeń z pominięciem pośrednictwa wielkich portów kontynentalnych. Dopóki jednakże porty bałtyckie, a w szczególności porty nowopowstałych po wojnie organizmów gospodarczych, nie rozwiną odpowiedniego aparatu handlowego, tak długo pośrednictwo chociaż kosztowne, jednakże będzie jeszcze z konieczności przez pewien czas istniało.

Jak z wyżej podanego stanu rzeczy wynika, przedwojenne kierunki handlu na Bałtyku szły ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Polska natomiast tak na lądzie jak i w dużej mierze na morzu reprezentuje kierunek północ - południe zgodnie ze swym położeniem geograficznym tudzież ze strukturą gospodarczą kraju. Dzięki temu Polska pozyskała dla szlaku bałtyckiego gęsto zaludnione uprzemysłowione i gospodarczo prężne kraje naddunajskie tudzież kraje bałkańskie, stając się zarazem pomostem pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym, rywalizując w akwizycji transportów tak z Hamburgiem jak i z Triestem.

Układ geograficzny bałtyckiego obszaru gospodarczego sprzyja rozwojowi drogi północ - południe albowiem wszystkie kraje skandynawskie zmuszone są importować większą ilość ziemiopłodów i żaden z nich nie posiada ani węgla ani olejów mineralnych, a więc tych towarów które eksportuje Polska a państwa Europy Środkowej. Z drugiej zaś strony wysoko postawiony szwedzki przemysł metalurgiczny i bogate kopalnie rud dostarczają wytworów i produktów poszukiwanych na rynkach europejskich.

Są trzy trasy, którymi szły i idą ładunki w tej relacji, tworząc połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym: 1) trasa wschodnia, idąca przez Rosję i Ukrainę, 2) trasa środkowa biegnąca przez Polskę i Rumunię i wreszcie zachodnia, idąca przez Niemcy.

Celem ściągnięcia ładunków na naturalny bo najkrótszy szlak



Port w Gdyni. Wnętrze magazynu dla skór świeżych solonych

środkowy, konieczne jest stworzenie bezpośredniej komunikacji promami z Gdyni do Szwecji. Dotychczas istnieją połączenia tego rodzaju: na szlaku zachodnim a mianowicie: 1) Sassnitz — Trelleborg, i 2) Warnemünde — Gedser — Malmö.

Stworzenie bezpośredniej komunikacji promami morskimi z Gdyni ułatwiłoby obroty handlowe a to przede wszystkim dzięki wyeliminowaniu dwukrotnego przeładunku w portach morskich.

Następnie w związku z projektami niemieckimi połączenia Odry kanałem z Dunajem, konieczne staje się własne połączenie wodne śródlądowe, a to przez stworzenie kanału łączącego Prut i Dniestr z Wisłą.

Obecny udział państw bałtyckiego obszaru gospodarczego w naszym handlu zagranicznym przedstawia niżej zamieszczone zestawienie, przy czym zaznaczyć należy, iż tak w stosunkach z Niemcami jak i z Z. S. R. R. przeważna część wymiany handlowej odnosi się do prowincyj nadbałtyckich.

	w milionach złot.		%	
	przywóz	wywóz	przywóz	wywóz
Cały handel zagraniczny polski	1003	1026	100	100
Dania	8	26	0,8	2,6
Estonia	2	2	0,2	0,2
Finlandia	2	17	0,2	1,7
Łotwa	1	4	0,1	0,4
Niemcy	143	145	14,2	14 2
Szwecja	29	60	2,9	5,8
Z S. R. R.	16	9	1,6	0,9

Handel zagraniczny Polski na Bałtyku, z wyjątkiem Z. S. R. R., kształtuje się dla nas dodatnio i posiada widoki dalszej rozbudowy. O znaczeniu naszego handlu bałtyckiego świadczy dobitnie ostatnia podróż p. Ministra Przemysłu i Handlu do Łotwy, Estonii i Finlandii, która niewątpliwie przyczyni się do pogłębienia gospodarczych stosunków Polski z państwami bałtyckimi i pogłębienia współpracy handlowej z nimi.

ANTONI MARCZYŃSKI
Attaché Handlowy Poselstwa R. P. w Buenos Aires

Buenos Aires, największy port Południowej Ameryki

Buenos Aires jest końcowym portem najdłuższej z polskich regularnych linij okrętowych. Uruchomiono tę linię przed niespełna dwoma laty, a już obecnie doświadczenie wykazało, że kursujące na niej dotąd statki nie wystarczają, wobec czego rozpoczęto budowę dwóch nowych motorowców, przewyższających prawie dwukrotnie pojemność obecnie kursujących. Jeden z tych statków uruchomiony zostanie z końcem 1938 r., a drugi na wiosnę 1939 roku.

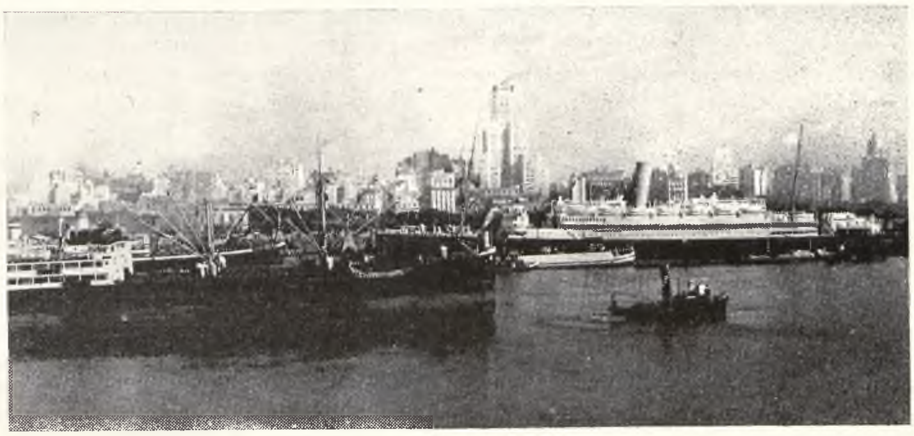
Buenos Aires jest miastem — jak na stosunki amerykańskie — bardzo starym. Zostało założone przez Piotra Mendoza w 1535 roku. Do połowy XIX wieku rozwijało się dość wolno; w 1750 roku liczyło tylko 22 tysiące, a w 1852 r. 76 tysięcy mieszkańców. Postęp ekonomiczny miasta przy równoczesnym wielkim wzroście ludności zaczął się w drugiej połowie XIX wieku. W chwili obecnej liczy to miasto 2.290.788 mieszkańców, co stanowi blisko 20 procent zaludnienia Argentyny.

Buenos Aires jest nietylko największym miastem Ameryki Południowej, lecz zarazem — największym jej portem. Miasto i port leżą na prawym brzegu La Platy — w odległości 275 km. od jej ujścia do oceanu Atlantyckiego. Port jest dostępny dla wielkich statków transoceanicznych dzięki odpowiedniej głębokości La Platy. Port ten został wybudowany w latach 1887—1898.

Do rozwoju Buenos Aires i wzrostu bogactwa oraz znaczenia tego miasta przyczyniła się ekspansja handlowa i przemysłowa Argentyny, oparta na bogatym zapleczu rolniczym. W mieście skupiły się instytucje kredytowe, obracające dziennie bardzo dużymi sumami, warsztaty i zakłady przemysłowe tudzież przedsiębiorstwa handlowe, gromadzące towary napływające z różnych bardzo okolic. Na 40.367 zakładów przemysłowych rozrzuconych na terytorium całej Argentyny 23.710 skupiło się w mieście i prowincji Buenos Aires. Wartość towarów, wyprodukowanych w ubiegłym roku przez warsztaty przemysłowe, wynosiła przeszło 5 i pół miliarda złotych, z czego na miasto i prowincję Buenos Aires przypadło ponad 4 miliardy.

Prawie cała Argentyna i Paragwaj zaopatrują się w towary w Buenos Aires; stąd olbrzymie ilości hurtowych składów i domów towarowych w tym mieście, mogą zaopatrywać ludność w węgiel i metale;

2) przemysł, związany z rolnictwem, jest nastawiony przede wszystkim na eksport a więc dogodne jest instalowanie go w pobliżu Buenos Aires jako centrum handlowego, do którego zawijają wszystkie statki, biorące udział w żegludze między Argentyną a Europą i Ameryką Północną.



Port w Buenos Aires

przedstawiających w sumie wartość trudną do oszacowania.

Przemysł i handel argentyński ulokował się w Buenos Aires z dwóch zasadniczych powodów:

1) brak własnego węgla zmusza Argentynę do sprowadzania go z Anglii (ostatnio również z Polski), celem więc jak najtańszego zaopatrywania się w węgiel przemysł musi lokować się w porcie; natomiast bogactwa mineralne Argentyny położone są w wielkim oddaleniu od najbogatszych dzielnic tego kraju, wskutek czego eksploatacja ich (z wyjątkiem nafty) dotychczas się nie opłaca; port i stolica muszą zatym rozwijać się w tym miejscu, gdzie najekonomiczniej

Wszystkie wymienione czynniki przyczyniły się do znaczenia, jakie osiągnął port w Buenos Aires nie tylko w Argentynie, lecz także w Południowej Ameryce. Na 8.955 statków o łącznej pojemności 12.250.859 ton, które zawinęły w 1936 roku do portów argentyńskich, 5.268 o pojemności 8.455.759 ton przypadło na Buenos Aires.

W Buenos Aires zbiega się nie tylko sieć linii okrętowych z zagranicy, lecz także port ten utrzymuje bardzo ścisły kontakt z innymi portami morskimi i rzecznymi Argentyny. Rolę portu buenosaireńskiego pod tym względem ilustrują następujące liczby:

Udział ważniejszych bander w ruchu statków na wejściu (w tonach)

	1932 r.	1934 r.	1936 r.
Argentyńska	162 246	151 796	212 391
Angielska	2 562 910	2 268 256	2 490 103
Grecka	128 495	293 217	266 973
Niemiecka	578 505	618 165	631 821
Włoska	486 534	609 022	529 430
Holenderska	291 110	377 025	386 378
Norweska	284 977	260 078	312 514
Półn.-amerykańska	500 186	532 531	485 287
Jugosłowiańska	68 503	44 943	64 846

Ruch statków w porcie Buenos Aires na wejściu

Lata	z portów zagranicznych		z portów krajowych	
	ilość	pojemność	ilość	pojemność
1932	5 697	8 421 826	7 698	4 121 320
1933	4 911	7 917 941	8 753	4 155 442
1934	4 597	8 156 008	9 688	5 426 268
1935	4 979	8 361 716	9 847	5 073 034
1936	5 268	8 455 759	10 350	4 935 888

Zwraca uwagę szczegół, że w ciągu ostatnich pięciu lat bandera grecka podwoiła swój udział w obrotach portów La Platy, natomiast Anglicy wykazują spadek o około 12%. Z innych ważniejszych bander wszystkie wykazują spadek z wyjątkiem jugosłowiańskiej i niemieckiej. Jeżeli chodzi o banderę polską, to dane argentyńskie wykazują przybycie do portów argentyńskich po raz pierwszy jednego statku o pojemności 1.844 ton w 1931 roku; po przerwie trzyletniej zarejestrowany został w 1935 roku znów jeden statek polski o tonażu 1834 t.; w 1936 roku figuruje na wejściu 8 okrętów pod banderą polską o tonażu 26.987.

Bandera argentyńska nie odgrywa ważniejszej roli w ruchu okrętowym portu Buenos Aires. Statki argentyńskie biorą udział głównie w żegludze między portami krajowymi morskimi i rzecznymi, najdalej zaś zawijają do portu brazylijskiego w Rio de Janeiro. Natomiast w żegludze z portami innych kontynentów bandera argentyńska — poza statkami wojennymi i naftowymi — nie bierze udziału. Pod tym względem Argentyna została wyprzedzona przez Brazylię, a nawet przez sąsiedni Urugwaj. Argentyna wyprzedziła inne kraje południowo - amerykańskie pod wielu względami, zaniedbała natomiast odcinek morski, na który zresztą ostatnio zwróciła szczególną uwagę.

Port w Buenos Aires znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie z miastem, wokoło którego skupiły się ośrodki przemysłowe. Długość nabrzeży w porcie buenosaireńskim wynosi 26.847 m. Portowe magazyny państwowe mają pojemność 1.082.697 m³, a prywatne, posiadające prawo przyjmowania na skład towarów importowych, 67.700 m³.

Liczba urządzeń znajdujących się w porcie: 348 dźwigów i kranów państwowych oraz 152 dźwigów prywatnych, których praca przeładunkowa wyraża się liczbą 9.000 ton na godzinę.

Długość torów kolejowych w porcie wynosi 115 kilometrów.

Port buenosaireński składa się z portu Nowego podzielonego na baseny A, B, C, D, E, F, Basenu Północnego, czterech basenów Portu Starego, Basenu Południowego, Awanportu i Riachuela. Od 6-go łamacza fal w Nowym Porcie aż do mostu im. Generała Peyredon w dzielnicy Barracas port posiada dostateczną głębokość dla statków o dużym zanurzeniu; od tego punktu aż do miejsca zwanego Ramal głębokość pozwala na ruch statków o mniejszym zanurzeniu.

Administracja portu nie została dotychczas zcentralizowana, lecz obecnie przeprowadzono w tym kierunku prace. Mianowicie powołana przez rząd specjalna komisja dla organizacji marynarki handlowej przedłożyła ostatnio w Ministerstwie Marynarki projekt, dotyczący reorganizacji administracji portu, który przewiduje utworzenie organu pod nazwą: Administracja Portu Buenos Aires. Projekt przewiduje zależność tej administracji od Ministerstwa Rolnictwa, którego kompetencji podlegają w Argentynie sprawy handlowe. Kierownictwo Administracji Portu ma być powierzone Administratorowi i Radzie Administracyjnej. Projekt przewiduje, że — w charakterze reprezentantów rządu — do Rady Administracyjnej wejdą: Dyrektor Ceł, Generalny Prefekt Morski, Generalny Dyrektor Żeglugi i Portów oraz Dyrektor Handlu i Przemysłu w Ministerstwie Rolnictwa, ponadto po jednym reprezentancie delegują: Krajowa Marynarka Handlowa, Zagraniczna Marynarka Handlowa, eksporterzy oraz koleje, biorące udział w ruchu portu.

Stosunki między Gdynią a Buenos Aires zacieśniają się coraz bardziej. Statystyka polska za 1936 rok, dotycząca obrotów Gdyni z krajami pozaeuropejskimi, wykazuje że największy ruch pod względem ilości przeładowanego towaru odbywał się między Gdynią a Argentyną; cały natomiast ten obrót — poza kilku statkami z węglem, które zawinęły do innych portów argentyńskich — koncentruje się w Buenos Aires. Biorąc więc pod uwagę porty poza europejskie, największe obroty — ilościowo a nie wartościowo — Gdynia posiada z Buenos Aires.

W 1930 roku nie przywożono przez Gdynię zupełnie produktów argentyńskich, a w 1936 r. przywóz ten wyniósł 16274 ton; wywóz przez Gdynię do Argentyny wzrósł z 71 ton w 1930 r. do 270.568 ton w 1936 roku.

Poza obrotem towarowym dużą rolę odgrywa między Polską a Argentyną ruch emigracyjny, który coraz bardziej kieruje się na Gdynię i Buenos Aires. W 1935 r. przyjechało do Argentyny ogółem 39.104 osób, z czego 4.738 z Polski, a w roku ubiegłym 40.644 osób, z czego 7,961 z Polski.

Posiadając bogate zaplecze (Argentynę, Paragwaj i w pewnym stopniu Boliwię), którego powierzchnia równa się terytorium całej Europy bez Rosji, przy wielkich możliwościach rozwojowych całego dorzecza La-Platy, port w Buenos Aires ma jeszcze wprost nieograniczone możliwości rozwoju na przyszłość.



Śródmieście Buenos Aires

Mgr KAZIMIERZ HICHEL

Zagadnienie maklerstwa okrętowego w Polsce

W ostatnich czasach coraz częściej znajdujemy w prasie artykuły, dotyczące rozbudowy i stanu naszej floty handlowej. Jest to dowodem, że wśród naszego społeczeństwa wzrasta zainteresowanie handlem zamorskim, co niewątpliwie wpłynie dodatnio na rozwój naszej żeglugi handlowej.

Rozwój floty handlowej zależy jednak: 1) od ludzi, którzy znają dobrze pracę żeglugową i wiedzą, jakie korzyści gospodarcze można osiągnąć z żeglugi, 2) od kapitałów, 3) od możliwości eksportowych i importowych kraju.

Potrafiliśmy znaleźć kapitały na budowę własnego portu, bezwzględnie znajdziemy je także na budowę floty. Możliwości nasze, eksportowe i importowe, przy odpowiednio wyszkolonym ludzkim aparacie handlowym, możemy, nawet w obecnych warunkach, w ciągu krótkiego czasu powiększyć kilkakrotnie.

W aparacie handlowym morskim makler okrętowy odgrywa dużą rolę. Pracę jego można podzielić na 4 zasadnicze działy: 1) frachtowanie statków, 2) klarowanie statków, 3) pośrednictwo w sprawie kupna - sprzedaży statków, 4) pośrednictwo w sprawie ubezpieczeń morskich.

Ogólnie biorąc, praca w handlu morskim, w żegludze, jest ciężka i odpowiedzialna. Kapitały, zainwestowane w przedsiębiorstwa morskie, armatorskie, są wysokie. Cechą zasadniczą tych przedsiębiorstw są wysokie koszty stałe, które, w zależności od podróży morskiej, wynoszą od 50% do 90% kosztów ogólnych. Dlatego też praca w portach powinna być sprawna, aby postój statku w porcie zmniejszyć do minimum. Nie ma czasu na długie konferencje, rozmyślania i t. p. Trzeba działać szybko. Stąd też pracownicy firm okrętowych morskich odznaczają się dużą samodzielnością i stosunkowo dużą rzutkością.

Obecnie flota nasza w stosunku do naszych potrzeb jest niewielka. Nie istnieją u nas jeszcze na dużą skalę, ba, nawet na średnią tranzakcję kupna i sprzedaży okrętów. Towary eksportujemy po cenach f. o. b., a kupujemy po cenach c. i. f. Pośrednictwo maklerów w tranzakcjach kupna — sprzedaży statków niemal nie istnieje, a ubezpieczenia morskie z przyczyn j. w. też należycie jeszcze nie są rozwinięte.

Chcąc rozwinąć nasz handel morski, musimy sprzedawać, o ile możności, towary po cenach c. i. f., a kupować po cenach f. o. b. Jest to zasadniczy warunek rozwoju naszej floty handlowej i dalszego rozwoju przedsiębiorstw morskich. Dyspozycje frachtowania statków, ubezpieczenia ładunków byłyby w rękach polskich maklerów.

Dziś praca polskiego maklera okrętowego ogranicza się przeważnie do klarowania i frachtowania statków.

Przyjmując podział pracy na czynny i bierny, pracę klarowania statków należy zaliczyć do pracy biernej, a pracę frachtowania statków do pracy czynnej.

Klarowanie statków jest to załatwianie ich spraw w porcie wobec władz portowych i załadowców lub odbiorców towarów. Dla szybkiego i pewnego przeprowadzenia klarowania statków potrzebna jest dokładna znajomość ustaw, rozporządzeń, regulaminów, taryf portowych i t. p.

Poza tym klarowanie jest to wykonywanie umowy już zawartej przez armatora i właściciela ładunku. Aby postój statku w porcie ograniczyć do minimum, makler, klarujący statek, musi załatwiać sprawy, dotyczące załadowania towaru, bądź wyładowania, najczęściej przed przybyciem statku do portu. Należy uzgodnić z załadowcami albo z odbiorcami towaru miejsce postoju statku w porcie, zainkasować fracht i ew. zaliczenia.

Frachtowanie statków jest najciekawszą i jednocześnie najtrudniejszą pracą maklera okrętowego. Makler, frachtujący statek, zawiera umowę o wynajem statku całego lub jego części na przewóz towaru przez morze, czyli załatwia t. zw. w języku angielskim „Charter Party". Frachtujący, przy zawieraniu tej umowy, działa jednocześnie w imieniu armatora, który poszukuje odpowiedniego ładunku i w imieniu kupca, który szuka odpowiedniego statku dla ładunku. W jednym, jak i drugim wypadku, makler musi znać warunki czarterów dla danego towaru i wiedzieć, jaki statek nadaje się do przewozu danej ilości i jakości towaru, właściwości układania się tego ładunku na statku (ang. stowage), przybliżone koszty załadowania i wyładowania towaru, przybliżony czas podróży statku, przybliżone koszty bieżące statku i możliwości załadowania statku z powrotem w porcie wyładowania, lub w pobliskim porcie. Inaczej bowiem kalkuluje się fracht do portu, gdzie statek może otrzymać ładunek powrotny, niż do tego, gdzie możliwość otrzymania ładunku takiego jest minimalna. Jeżeli statek musi się udać po ładunek powrotny do innego portu, armator i makler uwzględniają w kalkulacji frachtu czas tej podróży statku „pod balastem", która właściwie jest czystą stratą dla armatora.

Makler, frachtujący statki, powinien znać w przybliżeniu fracht do poszczególnych portów z portu załadowania, z uwzględnieniem wielkości statku, stosunki handlowe, zwyczaje i koszty portowe w poszczególnych portach. Poza tym makler powinien się orientować, jakiej wielkości statki może zafrachtować w poszczególnych firmach armatorskich albo maklerskich.

Ocenienie przybliżonych kosztów bieżących statków, związane jest z ich wielkością, budową techniczną i ew. nawet z czasem, kiedy dany statek został zbudowany i jaką on może mieć wartość dla armatora. Jest rzeczą zrozumiałą, że armator, który na-

był statek na licytacji w czasie kryzysu po niskiej cenie i źle stosunkowo opłaca załogę, może się zgodzić na stawkę frachtową niższą od stawki armatora, który zapłacił za podobny statek drożej i lepiej opłaca załogę.

Wymaga się więc od maklera frachtującego statki: 1) dobrej znajomości umów przewozowych morskich, 2) statków, 3) fluktuacyj na rynku frachtowym, 4) towarów, 5) możliwości eksportowych i importowych kraju, gdzie statek ma ładować i wyładowywać towar.

Z tego wynika, że frachtowanie statków jest naprawdę pracą trudną i bardzo ciekawą, pracą nawskroś kupiecką, pracą czynną. Frachtujący nigdy nie może sobie powiedzieć, że wszystko poznał, co dotyczy frachtowania statków. Musi się ciągle uczyć, kalkulować i przewidywać. Powinien być również dobrym matematykiem, jak pracownikiem i kupcem, w całym tego słowa znaczeniu.

Dobry frachtujący, orientując się w sytuacji na rynku frachtowym i w sytuacji gospodarczej swego kraju i możliwie światowej, frachtuje, o ile widzi korzystną koniunkturę na przewóz danego towaru, statek na pewien okres czasu (ang. time charter). Może, mając potrzebne środki finansowe, kupić statek, albo wpłynąć na rozwój znanej mu firmy armatorskiej, czy też zorganizować sam firmę armatorską.

Makler frachtujący, mając odpowiednie przygotowanie ekonomiczne, wiadomości danej branży handlu i stosunki, zarówno pomiędzy załadowcami i odbiorcami, jak i armatorami jest czynnym i potrzebnym pracownikiem przedsiębiorstwa armatorskiego i maklerskiego.

Dlatego też polityka gospodarcza naszego rządu, którego szeroka ingerencja w sprawy naszej żeglugi jest znana, jak i społeczeństwa, organizacyj gospodarczych i firm armatorsko - maklerskich, winna dążyć do wyszkolenia odpowiedniego zastępu tych pracowników w handlu morskim.

Obroty handlowe naszego handlu zagranicznego muszą wzrastać szybciej, niż dotąd. Ludzie inteligentni, gospodarczo przygotowani, powinni więc mieć okazję do praktycznego opanowania arkanów wiedzy maklerskiej.

Powstać winna u nas literatura fachowa z tego działu pracy, a większe zainteresowanie społeczeństwa tymi zagadnieniami przyczyni się do szybszego wykonania naszego programu morskiego.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc wrzesień 1937 r.

Eksporterzy oczekują dalszej obniżki stawek frachtowych i wstrzymują się od wysyłki kontraktów, wobec czego w okresie sprawozdawczym ładunków drzewnych było stosunkowo mało.

Do Anglii płacono za statek wielkości 6/700 stds
do Londynu sh. 49/— za std. D. B. B.
na warunkach Baltwood net
do Hull'u sh. 50/— za std. D. B. B.
na warunkach Baltwood gross
do Tyne Dock sh. 50/— za std. D. B. B.
do West Hartlepool sh. 52/— za std.

W miesiącu sprawozdawczym rynek gdyńsko/gdański wykazał dalsze lekkie ożywienie.

Rynek drzewny.

D. B. B.

Zafrachtowano poza tym kilka statków z Gdańska do West Hartlepool pod ładunki kopalniaka, za które płacono sh. 47/6 do 48/6 — a do Boness za mniejsze partie sh. 49/—.

Zaznaczyć wypada, że wobec zakończenia sezonu eksportowego z Finlandii i Rosji podaż tonażu na ładunki z Gdyni/Gdańska jest większa, czym się też tłomaczy obniżka stawek frachtowych.

Ożywił się nieco eksport drzewa do Holandii, dokąd zafrachtowano cały szereg mniejszych partii po stawce Hfl. 17,— za std. i to zarówno do Amsterdamu i Rotterdamu, jak i do portów prowincjonalnych.

Rynek węglowy.

Frachtowanie węgla utrzymało się na tym samym poziomie.

Płacono na ogół:
za statek wielkości 2300 ton
do Bordeaux sh. 14/9 od t.
za statek wielkości 2200 ton
do Rouen sh. 11/3 od t.
za statek wielkości 1400 ton
do Nantes sh. 15/- od t.
za statek wielkości 1800 ton
do Caen sh. 11/9 od t.

Poza tym należy wymienić zafrachtowanie statku do Belgii pod ładunek 3000 ton do odwiezienia w grudniu r. b. po sh. 7/— od t.

Do Danii płacono sh. 7/— do 7/6 od t., — do Południowej Szwecji sh. 7/3 do 8/— od t.

Rynek żaglowcowy.

Niestety frachtowanie żaglowców nadal jest bardzo nikłe z powodu braku ładunków. Zafrachtowano kilka żaglowców z drzewem do Holandii po stawce Hfl. 17,— oraz kilka ładunków cukru do Estonii po stawce sh 8/- do sh. 8/6.



Port w Gdyni. Ładowanie żelaza na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONFERENCJA STATYSTYCZNA PAŃSTW BAŁTYCKICH

W Tallinnie odbyła się 12 konferencja statystyczna państw bałtyckich. Prace konferencji odbywały się w 5 komisjach. Konferencja omawiała m. in. sprawę założenia Instytutu Statystycznego państw bałtyckich.

NOWY LODOŁAMACZ DLA KRÓLEWCA

Budujący się na stoczni Schichau'a w Gdańsku lodołamacz dla Prus Wschodnich będzie prawdopodobnie spuszczony na wodę już w połowie listopada. Statek ten będzie miał długości 42 metry, szerok. 46,8 metr. a załoga jego składać się będzie z 20 ludzi. Otrzyma on nazwę „Ostpreussen" i stale stacjonować będzie w Królewcu.

ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ FINLANDII

W związku z wrastającymi stale przewozami na statkach Finland — South America Line, przedsiębiorstwo to zdecydowało się nabyć dalszy tonaż do obsługi tej linii.

Między innymi firma zakupiła angielski parowiec „Aivtria" o nośności 7.800 ton D. W. zbudowany w 1914 roku w Flensburgu. Szybkość statku ma wynosić 10½ — 11 węzłów.

Statek znajduje się obecnie w drodze z Australii i wejdzie na linię dopiero w listopadzie.

Zaznaczyć należy, że Finland - South America Line buduje się obecnie 3 statki motorowe: dwa w Abo i jeden w Göteborgu.

REKORDOWE ZAMÓWIENIA NA STOCZNIACH SZWEDZKICH

Ostatnie sprawozdanie Lloyd's Register wskazuje na nowe rekordowe zamówienia na budowę statków na stoczniach szwedzkich. Zamówienia te wynoszą obecnie 74 statki o tonażu 367.500 ton, z czego 29 statków o tonażu 121.600 ton znajduje się w budowie.

NOWY STATEK TRANSATLANTYCKI

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych udzieliła zamówienia stoczni Newport News Shipbuilding Co. na budowę nowego pasażerskiego parowca, który zastąpi dawny „Lewiathan" i wraz z parowcami „Manhattan" i „Wishington" kursować będzie między Europą a Nowym Jorkiem w regularnej żegludze United States Line. Nowy statek posiadać będzie 34 tys. ton pojemności, 723 stóp długości na 92 szerokości. Komisja przyjęła kosztorys stoczni opiewający na 15.750 tys. dolarów. Szybkość nowego parowca ma wynosić przeciętnie 26 mil morskich na godzinę. Równocześnie komisja postanowiła sprzedać na złom stary „Lewiathan", który od trzech lat stoi bezczynnie w porcie nowojorskim. Statek ten niegdyś największy na świecie, bo mający przeszło 50 tys. ton pojemności, wybudowany był w r. 1914 w stoczni Blohm i Voss w Hamburgu i nazywał się pierwotnie „Vaterland". Gdy wojna światowa wybuchła, „Vaterland" zdołał się schronić w porcie nowojorskim, gdzie stał na kotwicy, aż póki Stany Zjednoczone nie przyłączyły się do aliantów. — Wówczas „Lewiathan" został skonfiskowany przez rząd Stanów Zjednoczonych i przez półtora roku służył jako transportowiec dla wojsk amerykańskich między Nowym Jorkiem a portem wojennym w Brest. Rząd spodziewa się dostać zań conajmniej 2 miliony dolarów.

ROZBUDOWA RUMUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Prasa rumuńska donosi, że w jednej ze stoczni szwedzkich budują się w tempie przyśpieszonym dwa okręty handlowe dla Rumunii, a mianowicie: „Transilwania" i „Bessarabia". Okręty mają być gotowe w 1938 r.

Poza tym rumuńskie ministerstwo komunikacji rozpatruje oferty 8 zagranicznych firm na budowę łamaczy lodu, które już w roku przyszłym mają być uruchomione na dolnym Dunaju, aby umożliwić statkom zawijanie zimą do tamtejszych portów.

NOWY STATEK POD BANDERĄ LITEWSKĄ

Litewskie przedsiębiorstwo transportowe „Sandelis" w Kłajpedzie zakupiło ostatnio w Anglii dalszy statek o ładowności 1200 DW. Towarzystwo „Sandelis" w połączeniu z towarzystwem „Maistas" i innymi współpracuje w ramach porozumienia żeglugowego „Lietuvos Baltijos Lloydas".

REKORDOWY RUCH TURYSTYCZNY W OSLO

Kończący się sezon turystyczny osiągnął rekord pod względem frekwencji turystów morskich w Oslo. — W sezonie tym bowiem przybyły do portu 34 statki z turystami. Według obliczeń w ciągu lata odwiedziło Oslo conajmniej 16.000 turystów, co w porównaniu z ub. rokiem stanowi poważny wzrost.

75-LECIE NIEMIECKIEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Szkoła marynarki handlowej w Hamburgu obchodziła w dniu 1 grudnia b. r. rocznicę 75-letniego istnienia. Szkoła została założona w 1862 roku z inicjatywy i środkami hamburskich sfer żeglugowo - portowych. Podczas swego istnienia szkoła wypuściła tysiąc wychowanków, którzy zajmowali wybitne stanowiska na statkach i w biurach portowych. W związku z tą rocznicą postanowiono zwołać zjazd byłych wychowanków szkoły, który ma się odbyć w obecnym gmachu szkoły na Finkenwärder oraz na szkolnym statku „Groszhorzogin Elisabeth".

PORT W TRIEŚCIE I AUSTRIA

W Trieście utworzony został urząd badania i rozwoju ruchu, mający na celu badanie ruchu morskiego, włoskiego i zagranicznego, opracowywanie statystyk, tyczących się ruchu tranzytowego w portach adriatyckich i t. p.

Donoszą również, że pertraktacje włosko - austriackie w sprawie wzmożenia ruchu tranzytowego przez Triest zakończyły się pomyślnie. Na podstawie tego układu poważne ilości towarów idących dotychczas do Austrii przez porty czarnomorskie, bałtyckie i Morza Północnego będą kierowane do Triestu.

RUCH STATKÓW W GÖTEBORGU W SIERPNIU RB.

W ciągu sierpnia r. b. weszło do portu w Göteborgu w żegludze zagranicznej 536 statków, wobec 517 statków za tenże okres ub. roku. Z ilości tej 61 statków (56 w ub. roku) na wejściu było próżnych, 475 statków o poj. 293.128 ton netto (292.197 ton w ub. roku) przybyło z ładunkiem, którego część lub całość wyładowano w porcie.

Co się tyczy bander, to 343 statki poj. 155.000 ton było narodowości szwedzkiej, a reszta w kolejności norweska, brytyjska, duńska, niemiecka i t. d.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W SIERPNIU RB.

W ciągu sierpnia r. b. zanotowano na wejściu do portu w Kopenhadze 2.966 statków o poj. 932.290 ton. rej. netto, z czego 1843 statki o poj. 247.577 ton przybyło z portów krajowych, a 1123 statki o poj. 684.713 ton z portów zagranicznych.

Dla porównania podajemy, że w lipcu weszły 2932 statki poj. 927.618 ton, a w sierpniu ub. roku 2782 statki poj. 879.452 tony.

PODWYŻKA CEN BILETÓW OKRĘTOWYCH

Na konferencji delegatów towarzystw okrętowych, utrzymujących komunikację pasażerską przez północny Atlantyk w Paryżu, zapadła uchwała podwyższenia cen pasażerskich biletów okrętowych. Podwyżka wyniesie w przybliżeniu około 1 funta szterlinga na bilecie pasażerskim wszystkich klas.

KANAŁ W POPRZEK FLORYDY

Budowa kanału, łączącego Atlantyk z Zatoką Florydzką, ma być uchwalona przez Kongres Amerykański na przyszłej sesji, — oświadczył Buckman, główny inżynier przedsięwzięcia państwowego Florida Schipping Caneal. Długość kanału wynosić ma 187 mil; wobec możności wykorzystania koryt dwóch rzek kopania właściwego kanału ograniczyłoby się do 31 mil. Budowa kanału ma trwać 6 lat i kosztować około 200 mil. dolarów. — Szerokość dna kanału ma wynosić 400 stóp. Kanał byłby dostępny dniem i nocą dla wszystkich bander. Szacuje się, że ruch na tym kanale będzie 2,5 razy większy niż przez Kanał Suezki i 2 razy większy niż przez Kanał Panamski. — Podróż z Europy do Zatoki Meksykańskiej przez nowy kanał skróciłaby się o 2 dni.

ŻEGLUGA NA OCEANIE LODOWATYM PÓŁNOCNYM

W drugiej połowie sierpnia zawinął do Petropawłowska (na Kamczatce) parowiec sowiecki „Mossowiet" o pojemności 2.900 t., przywożąc 2.600 ton towarów z Leningradu. — Statek ten wyszedł z Leningradu w dniu 10 lipca rb. udając się nowym kanałem do Morza Białego, a następnie przez Ocean Lodowaty i Cieśninę Behringa (między Azją i Alaską) do portu przeznaczenia. Podróż ta trwała zaledwie sześć tygodni. W ten sposób po szeregu próbach została nawiązana na tym północnym szlaku regularna komunikacja okrętowa, która posiada olbrzymie znaczenie dla Sowietów, gdyż stwarza zupełnie nowe warunki rozwoju gospodarczego olbrzymich północnych połaci dotychczas bardzo mało wyzyskanych, ze względu m. in. na trudności komunikacyjne.

Nie jest dotychczas wyjaśnione, czy i na jak długo komunikacja ta będzie przerywana w okresie zimowym.

RUCH W KANALE SUEZKIM

W lipcu b. r. Kanał Suezki wykazuje rekordowy ruch statków — 3.036.000 ton, czyli o 14,7 proc. więcej w porównaniu z lipcem r. ub.

Za okres 7 miesięcy rb. obrót tonażowy wyniósł 21.582.641, czyli o 2.896.520 ton więcej, niż w takim okresie r. ub.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ZMIANY SZWAJCARSKIEJ TARYFY CELNEJ

Decyzją Departamentu Związkowego Gospodarstwa Publicznego z dnia 26 lipca r. b., zatwierdzoną przez Szwajcarską Radę Związkową w dniu 30 lipca r. b. wprowadzono szereg zmian w dotychczas obowiązujących stawkach celnych na poszczególne artykuły. Odpowiednich wyjaśnień udziela Polsko - Szwajcarska Izba Handlowa w Warszawie.

M/S „LEWANT" W BEJRUCIE

W pierwszych dniach b. m. przybył do Bejrutu statek Żeglugi Polskiej M/S „Lewant", utrzymujący regularną komunikację na linii Gdynia — Bliski Wschód. Przybycie M/S „Lewant" do Bejrutu ocenione zostało przez miejscowe koła gospodarcze jako pierwszy krok w kierunku nawiązania kontaktu handlowego z Syrią i krajami arabskimi.

STREFA WOLNOCŁOWA W GALACU?

Prasa czerniowiecka donosi, że w Galacu, na przestrzeni 2 tys. ha., ma być utworzona strefa wolnocłowa. — Według doniesień prasy, w pracach tych zainteresowane są: Polska, Czechosłowacja i Turcja. Polska i Turcja projektują eksportować przez Galac węgiel, Czechosłowacja zaś — obuwie i porcelanę.

ZMIANA USTAWY CELNEJ W HOLANDII

Parlament holenderski podjął dyskusję nad rządowym projektem pełnomocnictw celnych, przewidującym wydatne rozszerzenie tych pełnomocnictw w stosunku do obowiązującej ustawy z przed 3 lat. Projekt przewiduje, że na wypadek specjalnej konieczności interesów gospodarczych kraju, rząd może według swego uznania wprowadzić cła, znieść je, podwyższyć lub zniżyć na okres 5 lat. — Dotychczas zarządzenia te dopuszczalne były tylko, o ile istniało specjalne niebezpieczeństwo dla przedsiębiorstw holenderskich i o ile niebezpieczeństwo to stanowiło konsekwencje posunięć zagranicznych.

ZJAZD EKSPEDYTORÓW NIEMIECKICH W BERLINIE

W czasie od 10 do 13 listopada rb. odbędzie się w Berlinie wielki zjazd ekspedytorów t. zw. „Dzień Eksportera". Obrady będą się toczyły w sali Opery Krola, tam, gdzie odbywają się posiedzenia Reichstagu.

Program przewiduje podział obrad na poszczególne grupy, a więc w dniu 10 listopada będą obradowały grupy transportu mebli i składowa, w dniu 11 listopada po za powyższymi także spedycyjna, w dniu 12 listopada kolejowo - spedycyjna, portowo - spedycyjna, rzeczno - spedycyjna i t. d.

W dniu 13 listopada odbędą się plenarne zebrania i zamknięcie zjazdu, zakończone rautem.

WYWÓZ AUSTRIACKIEJ MELASY PRZEZ PORTY POLSKIE

W związkowej taryfie polsko - czeskiej wprowadzona została specjalna stawka dla eksportu melasy z Austrii przez porty polskiego obszaru celnego, w wysokości 14 koron czeskich za 100 kg. Taryfa wyjątkowa obowiązuje dla ładunków, w czasie od 1 października r. b. do 28 lutego 1938 r., conajmniej 2.000 ton. Zastosowanie omawianej taryfy przyczyni się wydatnie do zwiększenia wywozu melasy z Austrii przez Gdynię i Gdańsk.

PODWYŻKA FRACHTÓW MORSKICH

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że wszystkie linie okrętowe, które utrzymują komunikację z Port Saidem i Suezem, podwyższyły opłaty przewozowe o 2 sh. i 6 d. w złocie na tonie. Konferencja „La Plata", która obradowała niedawno w Paryżu, ustaliła również nowe podwyżki przy przewozach do Ameryki Południowej. Będą one obowiązywały od 1 stycznia 1938 r. w stosunku do następujących artykułów: rowery, motocykle, blacha cynkowa, płyty i bloki żelazne, środki opałowe, odpadki bawełniane, zegarki i t. p. do Pernambuco i Bahii między 1 stycznia i 30 czerwca 1938 r. będą obowiązywały stawki wyższe o 1 sh. 2 d., czyli koszt przewozu 1 tonny wyniesie 22 sh. 6 d. w złocie. Do Rio de Janeiro i Santos stawki będą wynosiły 17 sh. 6 d. w złocie. Opłaty przewozowe dla papieru gazetowego w belach i rolach do Kartageny, od 1 stycznia 1938 r. do końca marca 1938 r. wzrosną na 45 sh. papierowych, jednakże bez stosowania dotychczas pobieranego dodatku walutowego.

NOWY SPOSÓB TRANSPORTU DRZEWA DROGĄ MORSKĄ

Sowieckie towarzystwo eksportu drzewa „Eksportles" próbowało w r. ub. kilkakrotnie spławu drzewa morzem z Leningradu do Kłajpedy. Dotychczasowe jednak próby nie udawały się i przynosiły duże straty. Mimo niepomyślnych wyników, wspomniane towarzystwo nie zaniechało dalszych prób i w r. b. podjęło je ponownie z pomyślnym wynikiem. W sierpniu r. b. przybył z Leningradu do Kłajpedy statek „Tuman", holując około 2.200 mtr. sześć. drzewa. Ładunek przybył do Kłajpedy nieuszkodzony. Wkrótce po tym zawinął do Kłajpedy drugi statek, holując podobną ilość drzewa. Zdaniem fachowców nowy ten sposób transportu drzewa ma dużą przyszłość przed sobą, ponieważ jest bardzo tani. Towarzystwo sowieckie zapowiada, że w przyszłości będzie transportować drzewo do Kłajpedy tylko tratwami. Nadmienić należy, że eksport drzewa sowieckiego do Litwy wynosi rocznie ok. 150 tys. metr. sześc.



I KRONIKA MIEJSKA

ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W wykonaniu programu rozbudowy polskiej floty handlowej, opracowanego przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu na okres 4 lat, w oparciu o specjalny budżet morski, Ministerstwa Przemysłu i Handlu S. A. „Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe" zamówiła we wrześniu r. b. w Stoczni Gdańskiej, której jednym z udziałowców jest Skarb Państwa — dwa transatlantyckie statki towarowe dla obsługi linii meksykańskiej. Charakterystyka tych statków jest następująca:

Są to statki motorowe o pojemności 4.660 TRB każdy; moc maszyn 6.600 HP; szybkość 16 węzłów; długość statku między pionami — 400 stóp, szerokość konstrukcyjna 55 stóp, zanurzenie konstrukcyjne 25 stóp.

Do budowy tych statków użyte będą w pierwszym rzędzie surowce i materiały wyrobu polskiego. Nadto stocznia szeroko uwzględnia zatrudnienie przy ich budowie polskich inżynierów okrętowych, studentów politechniki oraz majstrów i robotników fachowców.

Nadmienić należy, że w r. b., w wykonaniu wspomnianego programu rozbudowy floty handlowej zostały już zamówione, lub też nabyte następujące jednostki:

Dwa statki transatlantyckie pasażersko - towarowe do obsługi linii południowo - amerykańskiej po 10.800 TRB.

Dwa statki towarowe dla obsługi linij bałtyckich po 1.000 TRB.

Jeden statek dla obsługi linii lewantyńskiej o pojemności 1.940 TRB.

W ten sposób tonaż floty handlowej, zamówiony w r. b., zgodnie ze wspomnianym programem, wynosi — 34.860 TRB. Do tego należy doliczyć również nabyty przez przedsiębiorstwo prywatne Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob" — jeden statek węglowy o pojemności około 2.800 TRB.

Razem więc tonaż polskiej floty handlowej, zamówiony w r. b. określa się liczbą — 37.660 TRB.

Ponadto przedsiębiorstwo „Polskarob" dla zintensyfikowania zaopatrywania statków, zachodzących do Gdyni w polski węgiel — nabyło specjalny statek bunkrowy.

Również i flota rybacka uległa w r. b. zwiększeniu przez zamówienie, zgodnie z programem opracowanym przez Departament Morski — pięciu dalekomorskich lugrów śledziowych.

WZROST FLOTY RYBACKIEJ

Założone przed kilku tygodniami polskie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Pomorze" nabyło obecnie trzeci statek dla połowów dalekomorskich. Nowy statek otrzymał nazwę „Cezary" i posiada około 390 trb. Morski Urząd Rybacki wyznaczył już dla wspomnianego statku znak rejestrowy Gdy-111.

PRACA STOCZNI RYBACKIEJ

W dniu 25 września b. r. odbyło się przejęcie przez Morski Urząd Rybacki dwóch kutrów dozorczych „Orlik" i „Kania" zbudowany przez Stocznię Rybacką Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Kutry te, wygodnie urządzone, mają pomieszczenia dla kapitana, trzech osób załogi i dwóch pasażerów. Konstrukcja i kompletne wyposażenie nawigacyjne obliczone są na żeglugę pełnomorską i w obrębie Morza Bałtyckiego i Kattegatu. — Silnik Diesla o mocy 90 klm. pozwala na rozwinięcie szybkości ponad 8,5 mil. morskich na godzinę. Pomocnicze ożaglowanie służy jako napęd rezerwowy na wypadek zepsucia się silnika. Obydwa statki wykonane są całkowicie w kraju i z krajowych materiałów z wyjątkiem silników. Niebawem oddane zostaną do użytku zbudowane przez Stocznię Rybacką i już spuszczone na wodę 4 kutry rybackie, przeznaczone do połowów morskich bałtyckich i dalszych — na Kattegacie i Skageraku. Statki te, wzorowane na kutrach duńskich są największymi jednostkami rybackimi, dotychczas zbudowanymi w kraju. W budowie znajduje się poza tym seria 10 sztuk kutrów, również duńskiego typu, lecz nieco mniejszych.

MINISTER KOMUNIKACJI W GDYNI

W dniu 27 września r. b. przebywał służbowo w Gdyni Minister Komunikacji, płk. Ulrych, w towarzystwie prezesa dyrekcji toruńskiej inż. Dobrzyckiego i Wiceprezesa Batyckiego. W godzinach rannych udał się p. Minister z towarzyszącymi mu osobami do Jastarni, gdzie przeprowadził inspekcję terenu, na którym Rodzina Kolejowa ma wybudować kolonię letnią. — Po powrocie do Gdyni przeprowadził Minister inspekcję portowych urządzeń kolejowych. Z Gdyni udał się p. Minister do Gdańska, skąd wieczorem odjechał do Warszawy.

POWRÓT „ISKRY"

W dniu 28 IX przybył do Gdyni i stanął w porcie wojennym żaglowiec szkolny Mar. Woj. ORP „Iskra" po odbyciu 5-miesięcznej podróży szkolnej z 21 podchorążymi marynarki na pokładzie.

WIZYTA POLSKIEGO ATTACHE HANDLOWEGO Z ATEN

Bawił w Gdyni p. Tadeusz Humański — attache handlowy przy poselstwie R. P. w Atenach. P. Humański złożył wizyty w Izbie Przem. - Handl. i w Radzie Interes. Portu. Celem tej wizyty było przeprowadzenie rozmów z gdyńskimi sferami handlowo-portowymi oraz zebranie materiałów dla przedłożenia zainteresowanym czynnikom w Grecji, chcącym korzystać z usług portu gdyńskiego przy wymianie towarowej z portami północnej Europy.

INAUGURACJA ROKU SZKOLNEGO W PAŃSTW. SZKOLE MORSKIEJ

Dnia 1 X przed południem w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni odbyła się uroczystość inauguracji nowego roku szkolnego. Po nabożeństwie i wręczeniu chorągwi szkolnej pocztowi sztandarowemu, dyrektor Szkoły Morskiej kpt. Kosko zwrócił się do uczniów z apelem do sumiennej pracy nad sobą, podkreślając m. in., że kraj i flota handlowa żądają

od nich nie tylko nabycia odpowiedniej wiedzy, ale i ukształtowania prawych, męskich charakterów. Państwowa Szkoła Morska, regulując liczbę przyjmowanych uczniów w zależności od stanu floty handlowej, w związku z postępującą jej rozbudową będzie miała w r. b. najwyższą dotychczas liczbę uczniów. W roku szkolnym — 1935/36 szkoła kształciła 120 uczniów, w roku ub. 160, a w tym roku 190 uczniów, w tej liczbie 96 na wydziale nawigacyjnym i 94 na wydziale mechanicznym.

POSEŁ ESTONII W GDYNI

Bawił w Gdyni w dniu 2 października r. b. poseł i minister pełnomocny Estonii w Warszawie p. Markus wraz z córką. Podczas pobytu w Gdyni minister Markus w towarzystwie honorowego konsula Estonii w Gdyni dyr. Ciencialy złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego a następnie zwiedził port i jego urządzenia. Podczas zwiedzania portu wszelkich wyjaśnień udzielał dyrektor inż. Łęgowski.



Poseł Estonii w Warszawie min Markus (pośrodku) przed wejściem do Urzędu Morskiego. Obok od lewej: dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, konsul hon. Estonii w Gdyni p. Cienciała i radca M. P. i H. p. Gebethner

UCZONY FRANCUSKI W GDYNI

W dniach 19 - 21 września b r. bawił w Gdyni wybitny uczony francuski, profesor geografii politycznej Institut des Hautes Etudes Internationales Uniwersytetu Paryskiego dr Jacques Ancel.

PROMOCJA ABSOLWENTÓW SZKOŁY PODCHORĄŻYCH MAR. WOJ.

W dniu 15 października r. b. odbyła się na pokładzie O. R. P. „Bałtyk" uroczysta promocja absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojenej. Na pokładzie okrętu zebrali się: korpus oficerów floty, kompania honorowa Marynarki Wojennej z orkiestrą, oficerowie wojska lądowego, przedstawiciele władz miejscowych, rodzice promowanych podchorążych i zaproszeni goście. O godz. 10 przybył na pokład Dowódca Floty Kontradmirał Unrug, następnie przedstawiciel Pana Prezydenta R. P. Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Świrski powitany hymnem państwowym. Po Mszy św. i kazaniu na górnym pokładzie O. R. P. „Bałtyk" przedstawiciel Pana Prezydenta, kontradmirał Świrski, dokonał aktu promowania podchorążych, wręczając im dyplomy. Po akcie promocji podchorążowie zeszli z pokładu i powrócili już ubrani w galowe mundury podporuczników Marynarki Wojennej. Do nowych podporuczników Marynarki Wojennej przemówił Kontradmirał Świrski, wręczając honorowe szable, prymusowi wydziału nawigacyjnego ppor. mar. Łukaszewskiemu i wydziału technicznego ppor. mar. Stalińskiemu. — W imieniu nowomianowanych podporuczników odpowiedział prymus Łukaszewski, po czym przedstawiciel Prezydenta R. P. opuścił pokład, żegnany hymnem państwowym. Po złożeniu życzeń nowomianowanym podporucznikom przed dowódcę floty kontradmirała Unruga odbyło się śniadanie w kasynie oficerów floty.

DYPLOMY OFICERSKIE W MARYNARCE HANDLOWEJ

Pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego, inż. Łęgowskiego, odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w Marynarce Handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała: 8 dyplomów kapitana żeglugi wielkiej, 4 dyplomy kapitana żeglugi małej, 8 dyplomów porucznika żeglugi wielkiej, 9 dyplomów porucznika żeglugi małej.

RUCH INWESTYCYJNY W PORCIE

W sierpniu r. b. ruch inwestycyjny w porcie gdyńskim wykazał w dalszym ciągu znaczne natężenie. Po za szeregiem robót drogowych o mniejszym znaczeniu na nabrzeżach Indyjskim Holenderskim i Śląskim zamieniono wodociągowe i kanalizacyjne rury żeliwne na stalowe, ogólnej długości 1.233 mb. W strefie wolnej ukończono budowę domu biurowego, poza tym prowadzone są prace przy budowie magazynów: Nr 9 i Nr 10. — Na nabrzeżu Czechosłowackim ukończone zostały prace przy budowie fundamentów pod dźwigi, oraz wykańcza się budowa rampy. Prowadzone są również prace przy budowie koszar Policji Państwowej przy ul. Warsztatowej oraz przy budowie fabryki lakierów firmy „Hempel i Leppert" przy ul. St. Zjednoczonych, w wolnej strefie. Budowa fabryki mączki rybnej przy ul. Rybackiej została ukończona, poza tym na ukończeniu jest budowa garażu Ubezpieczalni Społecznej.

PRZEDSTAWICIELE SZCZECINA W GDYNI

We wrześniu bawił w Gdyni dyrektor portu w Szczecinie p. Thyssen, dyrektor Izby Przemysłowo - Handlowej dr Linden oraz syndyk tej Izby dr Elmar, którym towarzyszył p. Dębicki z konsulatu R. P. w Szczecinie. Goście niemieccy byli w Katowicach, zwiedzili Targi Wschodnie we Lwowie i Kraków, skąd przybyli do Gdyni. W dniu 19 ub. m. byli podejmowani śniadaniem przez gdyńską Izbę Przemysłowo - Handlową. Dnia następnego złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, po czym w jego towarzystwie zwiedzili dokładnie port gdyński i jego urządzenia. Tego samego dnia goście niemieccy udali się do Gdańska. W dniu 21 IX odjechali w drogę powrotną do Szczecina.

„ROBUR VII"

Dnia 4 października r. b. odbyło się w Schiedan (Holandia) na Stoczni Gusto uroczyste spuszczenie na wodę nowego statku polskiego, budowanego na zamówienie gdyńskiej firmy „Polskarob", a przeznaczonego do zaopatrywania w paliwo parowców w porcie gdyńskim. W uroczystości z ramienia władz polskich uczestniczył p. dr Tadeusz Skowroński, konsul generalny w Amsterdamie — mianowany ostatnio posłem polskim w Brazylii, wielu wybitnych gości holenderskich, z Gdyni zaś przybył na uroczystość dyrektor generalny firmy „Polskarob", p. konsul gen. inż. N. Korzon. —

Matką chrzestną nowego statku była pani konsulowa Korzónowa. Statek otrzymał nazwę „Robur VII" (jest to nazwa jednolita całej floty „Polskarob").

Z okazji spuszczenia na wodę nowego statku p. dyr. Korzón złożył na ręce pana konsula generalnego Skowrońskiego 1000 zł na cele oświatowe emigrantów górników polskich w Holandii.

„Robur VII" niebawem wyruszy w swą pierwszą podróż do Gdyni, swego portu macierzystego, gdzie zaopatrywać będzie w bunkier zachodzące do Gdyni po paliwo statki. Przy sprzyjającerj pogodzie statek będzie mógł zaopatrywać statki w bunkier nie tylko na redzie gdyńskiej, ale i na wodach zatoki w pobliżu cyplu Helskiego.

PROJEKT USTAWY O ROBOTNIKACH PORTOWYCH W GDYNI

W Ministerstwie Opieki Społecznej opracowany został projekt ustawy o robtnikach portowych w Gdyni. Projekt ten opiniował ostatnio Związek Izb Przemysłowo - Handlowych, który ustosunkował się doń pozytywnie.

Związek Izb stwierdził, że projektowana ustawa w znacznym stopniu usuwa trudności, wynikające z dotychczas obowiązujących w tej mierze przepisów, jak przymus angażowania robotników wyłącznie przez biuro pośrednictwa pracy i t. p.

Wprawdzie zasada reglamentacji rynku pracy została w projekcie utrzymana, ale bezpośrednio nie godzi ona w interesy sfer portowych, a to wskutek zaniechania obowiązku angażowania robotników wyłącznie przez biuro pośrednictwa pracy. Daje ona przy tym możność eliminowania z portu nieodpowiednich robotników portowych. Projekt wprowadza kategorię stałych robotników portowych. Da to możność przeprowadzenia ściślejszej selekcji kandydatów i doboru elementu robotniczego w porcie.

RUCH PASAŻERSKI PRZYBRZEŻNY W SEZONIE LETNIM

Sezon letni na wybrzeżu i w żegludze przybrzeżnej zakończony został we wrześniu. Ogółem w czasie od 15 czerwca do 15 września r. b. statki „Żeglugi Polskiej przewiozły między Gdynią a Helem, Jastarnią, Orłowem i Sopotami 190.000 osób, wobec 210.000 w roku ubiegłym. Spadek frekwencji spowodowany został ograniczeniem wyjazdów na Hel, dokąd w r. b. statki żeglugi przybrzeżnej przewiozły około 81.000 osób, gdy w r. ub. w tym samym czasie około 137.000 osób. Spadek frekwencji na tej linii był więc w r. b. bardzo duży i wyraził się liczbą 56.000 osób. Frekwencja na linii Gdynia — Jastarnia wzrosła natomiast poważnie, a mianowicie z 47.000 osób w sezonie ubiegłym, do 85.000 w r. b. Wzrosła również nieco frekwencja na linii Gdynia — Orłowo — z 16.000 w ub. r. do 17.000 osób w r. b. Do Sopot natomiast statkami żeglugi przybrzeżnej jeździło w r. b. znacznie mniej osób, a mianowicie 7.000, wobec 10.000 w r. ub.

KONGRES APOSTOLATUS MARIS

Na kongresie Apostolatus Maris, odbytym w Antwerpii w dniach 23 — 27 września r. b., polską organizację tego stowarzyszenia reprezentował proboszcz portowy ks. W. Sękiewicz.

TOW. PRZYJACIÓŁ NAUK W GDYNI

W lokalu Instytutu Baltyckiego w Gdyni odbyło się założycielskie zebranie Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Gdyni. Zebraniu przewodniczył prezes sądu okręgowego Czarliński. Projekt statutu zreferował sekretarz generalny Instytutu Baltyckiego, mgr Bieniasz. Po obszernej dyskusji przyjęto projekt statutu i postanowiono zwrócić się do władz o jego legalizację.

OTWARCIE VI KURSU WIEDZY O POLSCE

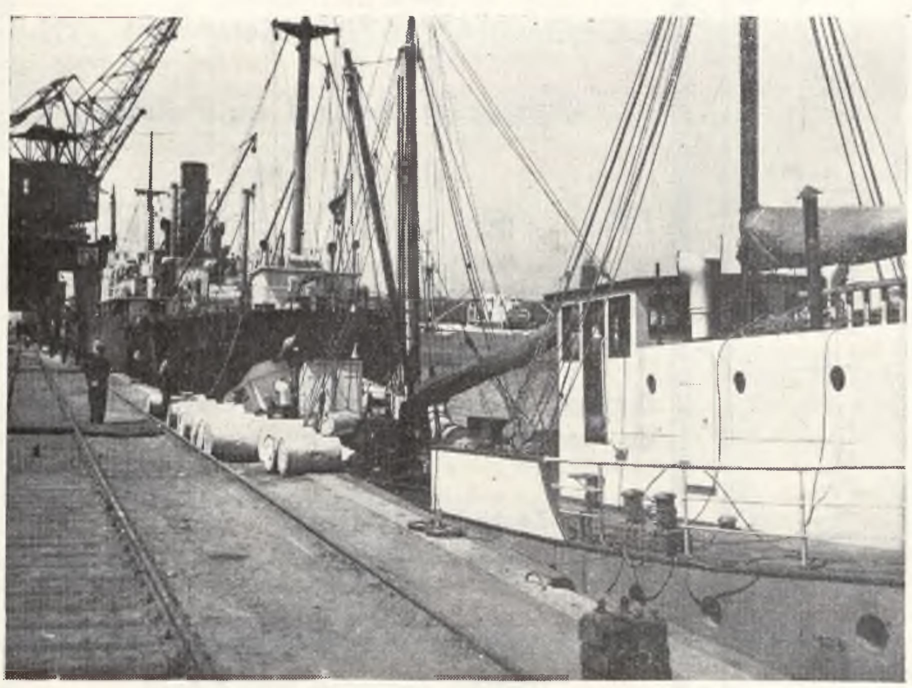
W dniu 13 b. m. wieczorem w sali teatralnej Kolejowego Przysposbienia Wojskowego odbyła się uroczystość otwarcia szóstego kursu Wiedzy o Polsce organizowanego dla młodzieży Polskiej z zagranicy przez Światowy Związek Polaków z zagranicy. Inauguracja kursu połączona była z zamknięciem kursu V, którego część uczestników po rocznym pobycie w Polsce przybyła do Gdyni i odjechała statkiem „Batory" do Ameryki. Otwarcia kursu dokonał prezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy, Wojewoda Pomorski p. Władysław Raczkiewicz, wygłaszając do nowych słuchaczy powitalne przemówienie i żegnając serdecznie uczestników V kursu. Po p. Wojewodzie Raczkiewiczu przemawiali kolejno delegat Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego dr Zdrojewski, kierownik kursu Wiedzy o Polsce prof. Paszkiewicz, oraz delegaci słuchaczów kursów. Inaugurację kursu urozmaiciły produkcje muzyczno - wokalne w wykonaniu orkiestry Marynarki Wojennej i chóru „Symfonia". Po uroczystej inauguracji odbył się wieczór zapoznawczy oraz wspólna kolacja, w której wziął również udział p. Wojewoda Raczkiewicz. Uczestnicy VI kursu Wiedzy o Polsce w liczbie 42 osób zwiedzili w dniu 12 października port gdyński oraz miasto. W dn. 13 zaś zwiedzili Gdańsk, po czym udali się przez Toruń i Poznań do Warszawy.

DZIENNIKARZ NIEMIECKI W GDYNI

Bawił w Gdyni dr Hans Rau z biura prasowego „Arbeitsfront'u" (Frontu Pracy), specjalista od propagandy zagranicznej. Gość w czasie swego pobytu w Gdyni zwiedził miasto i port.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDANSKIM WE WRZEŚNIU

We wrześniu r. b. przybyły do portu gdańskiego 543 statki o pojemności ogólnej 374.283 trn.., zaś opuściło port gdański 540 statków o pojemności 373. 660 trn. Analogiczne liczby za wrzesień r. ub. wynoszą 501 statków o 317.033 trn. i 501 statków o 301.757 trn. Ruch statków w Gdańsku zwiększył się za tym znacznie. Omawiając ten fakt pismo „Danziger Neueste Nachrichten" stwierdza z zadowoleniem, że w roku bieżącym nastąpiło w porcie gdańskim ożywienie w porównaniu z r. ub.



Port w Gdyni Nabrzeże Rotterdamskie

PORT W WIELKIEJ WSI SKOŃCZONY

Port rybacki w Wielkiej Wsi ostatecznie został ukończony w ciągu niespełna dwóch lat. Obecnie Konsorcjum polsko - francuskie, budujące port, zlikwidowało swe biura w Wielkiej Wsi i przeniosło się do Gdyni. — Robotnicy zostali już zwolnieni, pozostała ich tylko garstka, dla wykonania doraźnych prac.

M/S „PIŁSUDSKI" NA WYCIECZKACH AMERYKAŃSKICH

W roku bieżącym, podobnie jak i w r. ub., w okresie t. zw. martwego sezonu, M/S „Piłsudski" zatrudniony będzie w służbie turystycznej — na wycieczkach, wyjeżdżających z Nowego Jorku do Indyj Zachodnich i Południowej Ameryki. Program zimowych wycieczek turystycznych M/S „Piłsudskiego" przewiduje 7 podróży, przy czym godne uwagi są nowe egzotyczne szlaki, biegnące na Haiti do San Domingo, Puerto Rico, Guadelupę, Wenezueli, Panamy i t. d. Wszystkie te wycieczki objęte są wspólnym tytułem „Fiesta Cruises".

ECHA WOJNY NA DALEKIM WSCHODZIE

Wobec niepewnej sytuacji na Dalekim Wschodzie i niemożności zawijania statków do Szanghaju — większość ładunków zostaje wyładowywana w innych portach, w związku z czym odczuwa się brak pomieszczeń w magazynach. Z uwagi na ten stan rzeczy armatorzy linii na Daleki Wschód zwracają uwagę, ażeby eksporterzy nakłaniali odbiorców do możliwie natychmiastowego odbierania przesyłek. Linie żeglugowe Dalekiego Wschodu komunikują poza tym, że ładunki przeznaczone do portu, do którego wejście uważane jest za niebezpieczne będą wyładowywane w innym porcie lub w portach, objętych kontraktem przywozu.

Podróż Min. Przemysłu i Handlu p. Romana
do państw bałtyckich

W dniu 2 października wyjechał na statku „Żeglugi Polskiej" s/s „Cieszyn" Minister Przem. i Handlu, p. Antoni Roman w towarzystwie małżonki, dyr. Departamentu Morskiego M. P. i H. p. Leonarda Możdżeńskiego i sekretarza osobistego p. Welscha, udając się z oficjalną wizytą do Estonii, Finlandii i Łotwy. P. Ministrowi i jego małżonce towarzyszył w pierwszej części podróży do Tallinna poseł i minister pełnomocny Estonii w Warszawie p. Markus z córką.

Do Tallinna s/s „Cieszyn" przybył 4 października. W porcie powitali p. Ministra Romana minister Gospodarki i jednocześnie zastępca ministra Spraw Zagranicznych p. Selter z małżonką, poseł R. P. w Estonii min. Przesmycki z małżonką, konsul honorowy Polski w Tallinnie dr Merit z małżonką, dyrektor żeglugi estońskiej Avik oraz szereg wyższych urzędników Min. Gospodarki.

Pobyt p. Min. Romana w Estonii trwał 3 dni, w czasie których po złożeniu szeregu wzajemnych wizyt goście polscy byli serdecznie podejmowani przez przedstawicieli rządu i życia gospodarczego w Estonii. P. Minister zwiedził m. inn. kopalnie łupku bitumicznego, które stanowią największe bogactwo naturalne Estonii, oraz szereg zakładów przemysłowych.

Dnia 7 października p. Minister Roman, wraz z towarzyszącymi mu osobami, odleciał samolotem do stolicy Finlandii, Helsingforsu, gdzie na lotnisku powitany został przez Ministra Przemysłu i Handlu Finladii Voionmaa i posła R. P. w Helsingforsie min. Sokolnickiego. Po złożeniu oficjalnych wizyt p. Min. Roman zwiedził miasto, port oraz stocznie w Helsingforsie. — Następnego dnia p. Minister wraz z towarzyszącymi mu osobami udał się samochodami do Kotka, gdzie zwiedził port, fabrykę celulozy oraz fabrykę szkła Karhula.

Dnia 9 października p. Minister Roman wraz z otoczeniem na pokładzie s/s „Cieszyn" udał się z Helsingforsu do Rygi, dokąd przybył w dniu 11 października. Gości polskich powitali w porcie: minister Spraw Wewnętrznych Gulbis z małżonką, poseł R. P. w Rydze min. Charwat z małżonką, przedstawiciele władz i urzędów gospodarczych Łotwy oraz zarząd Zbliżenia Polsko - Łotewskiego. Po złożeniu oficjalnych wizyt p. Minister Roman zwiedził budującą się wielką stację hydro - elektryczną na Dźwinie w Kegum oraz państwowe zakłady elektryczne „Vef".

Dnia 13 października p. Minister Roman opuścił Rygę, udając się pociągiem wprost do Warszawy.

BUDUJMY FLOTĘ WOJENNĄ!



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA WRZESIEŃ

I. Uwagi ogólne

1. UWAGI OGÓLNE.

Ogólny obrót towarowy w mies. wrześniu r. b. wyniósł 755.714.3 ton wobec 771.493.9 ton w m. sierpniu b. r. oraz 665.860.6 ton w m. wrześniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 2.04%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem b. r. oraz 13.4%-wy wzrost w stosunku do m. września 1936.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 492 (493) statki o pojemności 482.531 n. r. t. (517.545 n. r. t.), wyszło zaś 505 (487) statków o pojemności 514.990 n. r. t. (410.545 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. wrześniu r. b. wyniósł 980.7 n. r. t. (1094.7 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 43 (45). Średni postój statków wyniósł 48.5 godzin (49.8 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Anglia, Niemcy, Finlandia, Włochy, Dania, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Francja, Holandia. Grecja, Rumunia, Jugosławia, W. M. Gdańsk, Islandia, oraz Panama. Nastąpiło przegrupowanie bandery polskiej z 1-go miejsca na 2-gie, Włoch z 5-go miejsca na 6-te, Finlandii z 6-go na 5-te, Danii z 8-go na 7-me i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wyniosły 748.278.— ton, wobec 759.671.8 ton w m. sierpniu b. r. oraz 654.878.4 ton w m. wrześniu 1936 r.

Obroty zamorskie m. września r. b. wykazują 1.5%-owy spadek w porównaniu z ub. m. sierpniem b. r. oraz 14.2%-towy wzrost w stosunku do m. września 1936.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. wrześniu r. b. (748.278.— ton) złożył się przywóz zamorski — 116.684.1 ton oraz wywóz zamorski — 631.593.9 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (116.684.1 ton) w porównaniu z poprzednim w m. sierpniu b. r. (136.633.8 ton) wykazuje 17.09%-owy spadek oraz 1.1%-owy wzrost w stosunku do m. września 1936 r. (115.315.4 ton).

W m. wrześniu r. b. w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem b. r. wykazały spadek pozycje: złomu żelaznego — 28.935.9 ton (63.279.— ton) rud różnych i wypałków pirytowych — 13.395.4 ton (14.110.9 ton), kawy — 310.8 ton (349.7 ton), herbaty — 86.1 ton (111.2 ton), śledzi — 4935.6 ton (4964.1 ton), garbników — 516.7 ton (588.2 ton), juty — 601.5 ton (1064.2 ton), celulozy — 724.8 ton (1233.9 ton), oraz ryżu — 79.3 ton (7.682.6 ton).

Wzrosły natomiast pozycje: nasion oleistych różnych — 3.611.6 ton (2.244.4 ton), owoców świeżych i suszonych — 1.728.2 ton (1.446.5 ton), orzechów i migdałów — 80.3 ton (22.6 ton), kakao — 331.2 ton (120.2 ton), korzeni — 113.6 ton (86.3 ton), pirytów — 7.499.7 ton (brak), tłuszczów i olejów roślinnych — 373.4 ton (232.1 ton), tłuszczów i olejów zwierzęcych — 1.359.2 ton (912.8 ton). fosforytów — 9.556.5 ton (4.220.6 ton), żużli Thomasa — 17.566.— ton (11.200.— ton), skór — 2.639.1 ton (2.259.4 ton), wełny i odpadków — 819.6 ton (697.8 ton), bawełny i odpadków — 6.957.8 ton (4.404.9 ton) oraz papieru — 2.048.6 ton (1.506.6 ton).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (631.593.9 ton) wykazuje 1.3%-owy wzrost w porównaiu z ub. mies. sierpniem (623.038.— ton) oraz 17.05%-owy wzrost w stosunku do m. września 1936 r. (539.563.— ton).

Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: jaj — 2.578.2 ton (2.458.— ton), węgla kam. — 500.199.9 ton (477.031.3 ton), soli potasowej — 4.900.— ton (155 ton), słupów telegraficznych — 10.662.3 ton (7.303.2 ton), drzewa tartego — 17.227.8 ton (13.771.3 ton), fornierów i dykty — 1.455.3 ton (1.233.8 ton) oraz papieru — 682.5 ton (197.5 ton).

Spadły natomiast pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 700 ton (1.225.5 ton), węgiel bunkrowy — 50.832.8 ton (52.136.8 ton), koks — 13.802 ton (23.790 ton), cukier — 605.5 ton (4.843.7 ton), tkaniny — 521.7 ton (657.4 ton), celuloza — 184.9 ton (203.8 ton), szyny kolejowe — 1.011.5 ton (4.040.— ton), rury żeliwne i żelazne — 1.736.5 ton (2.639.4 ton) oraz cynk i blacha cynkowa — 1.789.3 ton (2.208.7 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 361.1 ton (1.129.7 ton) oraz wywozu — 910.6 ton (1.866.7 ton). Z pośród poważniejszych pozycyj przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 80.— ton (76.— ton), wełna — 179 ton oraz wyroby z drzewa — 15.3 ton (3.5 ton). Na wywozie zaś: tłuszcze i oleje roślinne — 133.8 ton, garbniki — 120.— ton, skóry — 123.— ton, nasiona oleiste różne — 92.5 ton, ryż wyłuszczony — 68.5 ton, tłuszcze zwierzęce — 37.7 ton, siarka z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek przywozu — 57.6 ton oraz tkaniny — 15.— ton (2.7 ton). — Obrotu — 1.776.4 ton (3.266.8 ton) oraz wywozu — 4.388.2 ton (5.558.9 ton). Na przywozie są do zanotowania: mąka — 217.5 ton, cukier — 466.5 ton, deski i łaty — 421.1 ton, wyroby żelazne i metalowe — 116.1 ton oraz wyroby z drzewa — 37.3 ton. Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1.384.2 ton, kakao — 130.7 ton, żywica — 159.6 ton, nasiona oleiste — 102.3 ton, kakao — 130.7 ton, tłuszcze zwierzęce — 407.4 ton, skóry — 195.4 ton, miedź — 152.6 ton oraz papier — 287.2 ton.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich wykazuje spadek. Przyjechało bowiem 1.504 osób (3.681), wyjechało 3.530 osób (4.946).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
Cały przywóz	**116 684·1**	**136 446·—**	**1 270 130·1**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 449·1**	**13 384·5**	**144 177·3**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 611·6	2 244·4	38 807·8
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	79·3	7 682·6	46 000·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 728·2	1 446·5	39 039·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	80·3	22·6	626·2
76. Kawa *(coffee)*	310·8	349·7	3 122·4
78. Herbata *(tea)*	86·1	111·2	1 086·3
80. Kakao *(cocoa)*	331·2	120·2	4 713·3
81-82. Korzenie *(spices)* .	113·6	86·3	882·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**5 139·6**	**5 097·1**	**26 318·8**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	4 935·6	4 964·1	24 693·8
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**22 473·7**	**16 381·5**	**217 092·2**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	13 395·4	14 110·9	130 089·2
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	7 499·7	—	27 245·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**3 356·7**	**1 494·1**	**17 669·3**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	373·4	232·1	2 863·2
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 359·2	912·8	10 078·2
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**397·—**	**925·7**	**4 435·—**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	222·6	777·1	2 274·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**28 922·—**	**17 824·—**	**169 400·1**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	516·7	588·2	10 405·4
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	9 556·5	4 220·6	89 940·5
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	17 566·	11 200·—	58 811·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 644·—**	**2 266·1**	**19 834·4**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 639·1	2 259·4	19 756·6

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**9 661·8**	**7 888·2**	**102 120·6**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	819·6	697·8	16 815·2
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	6 957·8	4 404·6	60 397·7
624. Juta *(jute)*	601·5	1 064·2	8 186·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**522·1**	**620·1**	**6 885·7**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**121·9**	**184·5**	**1 599·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 849·—**	**2 819·3**	**25 982·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 048·6	1 506·6	16 273·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	724·8	1 233·9	9 085·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**30·5**	**85·3**	**473·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**31 822·5**	**66 116·8**	**520 368·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	28 935·9	63 279·—	496 349·6
977. Miedź *(copper)* . . .	1 622·3	1 611·5	12 326·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**407·2**	**587·1**	**4 838·3**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**728·3**	**729·6**	**6 725·3**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**79·4**	**138·—**	**1 552·1**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**79·3**	**91·9**	**656·5**

Errata: w zeszycie za miesiąc wrzesień str. 18 — Korzenie — w rubryce „od początku roku" jest 682·3 winno być 768·6.
nasiona oleiste różne w rubryce „od początku roku" jest 35.221·1, winno być 35.196·2
wełna i odpadki — w rubryce „od początku roku" jest 16.025·9, winno być 15.995·6.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
Cały wywóz	**631 593·9**	**623 038·—**	**5 362 206·7**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**2 309·4**	**2 634·9**	**33 661·3**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	16·6	—	672·6
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	700·—	1 225·5	4 898·5
35. Słód *(malt)*	833·4	809·7	19 355·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 181·8**	**5 105·9**	**42 567·5**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 586·9	1 552·5	14 297·3
125. Jaja *(eggs)*	2 578·2	2 458·—	14 832·6
127. Masło *(butter)*	411·8	611·5	4 075·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**565 950·7**	**554 101·4**	**4 744 176·7**
154. Cement *(cement)* . . .	261·—	586·—	4 565·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	391·6	1 457·5
180. Węgiel kamienny *(coal)*	500 199·9	477 031·3	4 099 399·6
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	50 832·8	52 136·8	433 420·3
182. Koks *(coke)*	13 8 2·—	23 790·—	186 129·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	5·5	187·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, futs and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**45·4**	**10·2**	**513·5**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**3 761·1**	**6 951.6**	**66 241·2**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	605·5	4 843·7	30 041·5
287. Makuchy *(oil cake)* . .	580·-	—	9 178·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	275·4	2 817·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**5 825·—**	**3 614·8**	**62 882·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	36·9	41·—
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	2 041·3	34 577·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	4 900·—	155·-	7 605·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	9·—	15·2	107·2
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**170·—**	**183·8**	**2 762·2**

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 121·8**	**957·1**	**12 895·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	521·7	657.4	5 646·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**40·5**	**93·1**	**500·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**30 447·1**	**25 741·2**	**169 398·2**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	10 662·3	7 303·2	28 718·2
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	17 227·8	15·771·3	116 862·5
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	120·6	75·6	658·7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 455·3	1 233·8	13 287·8
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 101·9**	**854·2**	**9 991·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	682·5	197·5	3 957·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	184·9	203·8	3 613·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**285·3**	**87·7**	**772·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**12 580·—**	**20 700·—**	**204 125·4**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 611·1	8 247·1	78 652·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	1 011·5	4 040·—	44 760·9
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 756·5	2 639·4	23 829·9
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 789·3	2 208·7	14 877·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**2 479·8**	**1 778·2**	**10 890·—**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**294·1**	**223·9**	**828·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Wrzesień *(September)*	1937 —	748.278·—
Sierpień *(August)*	1937 —	759.671.8
Wrzesień *(September)*	1936 —	654 878·4
Od początku roku *(January—September)*	1937 —	6 632.336·8
„ „ „ „ „	1936 —	5 551 687 —

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January — September*
Przywóz *(imports)*		**361·1**	**1 129·7**	**6 719·8**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 - 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	30·—	30.—	60·—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	46·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	4·8	—	4·8
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	8[illegible]·—	76·—	3 139·6
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	100·—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	29·4	—	29·4
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	9·5	—	11·7
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	1·2	—	77·8
296/1 - 300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1 437·9
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	1 000·1	1 279·—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	5·—	5·9	29·3
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	179·—	—	179·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	15·3	3·5	137·8
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	1·8	9·6
	Różne *(various)* .	6·9	12·4	70·6
Wywóz *(exports)*		**910·6**	**1 866·7**	**12 819·—**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	92·5	36·1	302·—
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	68·5	1 020·4	6 308·1
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60 - 64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	10·—	6·4	38·5
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7·7
76	— Kawa *(coffee)*	1·2	66·2	291·3
78	— Herbata *(tea)* . .	—	0·4	2·5
	Kakao *(cocoa)* . .	7·5	4·1	183·1
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	0·6	7·9
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	0·5
95—97	— Żywica *(resin)* . .	32·3	31·5	150·6
117	— Śledzie *(herrings)*	25·3	—	111·1
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	21·5	31·5
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	—	26·—
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	4·7
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	641·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	85·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	3·1	[illegible]
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	0·2
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	0·8	11·7	31·6
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	2·6	3·8	8·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	133·8	66·2	484·5
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	37·7	38·6	466·3
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	24·1	3·5	126·6
219	— Stearyna *(stearine)*	3·1	—	35·3
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	0·1
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	1·4	1·4
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	57·6	1·—	68·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	1·3	28·8	153·—
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 - 425	— Farby *(paints)* . .	2·6	3·—	58·9
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	—	22·4
424—428	— Garbniki	120·—	189·—	1 233·1
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	84·3	84·3
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	123·—	59·7	413·6
589/1, 2, 592	- Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	15·—	2·7	18·1
606	— Bawełna *(cotton)* .	2·1	—	2·1
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	2·4	0·8	28·2
679	— Worki *(bogs)* . .	—	16·2	16·2
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	15·7	—	70·3
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	8·4	11·6
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	21·1	21·1
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	2·1	2·1
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	3·3
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	122·—	30·7	540·4
925—981	Metale różne . . — *(various metals)*	—	—	11·3
930—965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	—	57·5	133·8
966	— Cyna *(tin)*	—	—	56·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	45·9	253·5
	Różne *(various)* .	9·5	—	46·—
Przywóz i wywóz razem		**1 271·7**	**2 996·4**	**19 538·8**

3. OBROT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January — September*
	Przywóz *(imports)*	**1 776·4**	**3 266·8**	**34 978·6**
1—4	— Zboże *(grain)*	2·2	0·2	4·3
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various))*	0·7	1·1	28·8
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	—	—	1.2
31, 32	— Krochmale *(starch)*	1·3	—	37·9
27/1-3	— Mąka *(flour)*	217·5	238·1	1 173·3
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	6·—	—	15·7
35	— Słód *(malt)*	0·2	—	125·2
40—50	— Warzywa *(greens)*	16·—	1·—	24·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	8·—	11·8	24·5
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	0·1	1·4	9·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·5	2·—	10·7
76	— Kawa *(coffee)*	5·1	8·1	26·5
77	— Cykoria *(succory)*	1·5	1·1	5·4
78	— Herbata *(tea)*	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	0·3	0·3	5·2
81, 82	— Korzenie *(spices)*	1·1	—	8·5
95, 97	— Żywica *(resin)*	0·1	—	4·—
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	—	—	2·1
125	— Jaja *(eggs)*	3·5	4·7	30·7
127—200	— Oleje *(oils)*	3·6	1·3	8·8
128/1-4	— Ser *(cheese)*	—	0·1	0·3
131	— Pierze *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	—	209·8
137/2a. b	Jelita *(casings)*	0·3	0·7	5·5
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	3·3	15·7	48·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	6·4	8·3	125·3
225	— Gliceryna *glycerine*	—	—	23·8
228	Makaron *(macaroni)*	12·—	4·7	65·1
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	0·1	0·2
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	5·—	2·1	8·3
259, 260	— Cukier *(sugar)*	466·5	1 465·—	21 542·4
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	41·3	48·6	378·7
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	101·6	101·6
295-491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	8·2	3·2	79·4
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	3 648·9
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak *(ammonia)*	0·2	—	1 040·2
405—425	— Farby *(paints)*	1·—	0·6	6·9
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	0·3	0·1	1·3
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	6·8	4·—	19·6
466—470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·1	0·5	2·6
492—513	— Skóry *(skins)*	8·6	24.6	126·2
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	0·1	0·2	0·9
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	271·7	218·5	1 178·8
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	—	19·4	48·5
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	3·4	3·5	10·—
646—648	— Sznury *(ropes)*	3·7	0·2	8·2
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	0 1	—	2·3
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	1·3	1·3	9·2
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	421·1	802·—	3 262·1
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	57·3	20·—	120·1
776	— Meble *(bentwood furniture)*	13·—	0·8	26·—
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	2·9	57·1	331·3
836—847	— Książki i broszury *(books)*	0·5	—	0·9
862-887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	12·3	0·8	27·—
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	12·7	2.1	42·9
925-981	— Metale różne *(various metals)*	0·1	—	10·1
930-965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	116·1	132·4	604·5
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	30·4	57·5	315·1
	Wywóz *(exports)*	**4 388·2**	**5 558·9**	**46 738·6**
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	3·4	5·6	23·6
24 26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	102·3	96·4	1 694·1
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	1·3	169·9
24/1—3	— Mąka *(flour)*	—	20·9	88·1
28	— Kasza *(grits)*	2·5	1·7	15·3
30	Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 381·2	1 436·9	16 441·—
31	— Krochmal *(starch)*	—	5·5	18·9
53. 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	2·9	8·4	1 078·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	135·8	55·2	819·3
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	1·8	3·—	25·2
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·7	2·2	11·2
76	— Kawa *(coffee)*	45·9	45·3	571·1
78	— Herbata *(tea)*	11·8	19·3	120·1
80	— Kakao *(cocoa)*	130·7	82·9	1 101·6
81—82	— Korzenie *(spices)*	11·8	24·2	90·7
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	8·2	11·2	52·4
95, 97	— Żywica *(resin)*	159·6	179·3	1 424·1
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	14·4	5·1	108·1
117	— Śledzie *(herrings)*	22·6	11·6	51·2
127—200	— Oleje *(oils)*	4·1	210·1	368·3
128/1—4	— Sery *(cheese)*	—	1·1	2·—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	3·2	7·9	24·4
137/2a, b	— Jelita *(casings)*	41·7	17·4	103·4
143/1—3	—Muszle *(shells)*	—	—	40·9
148	— Kamienie *(stones)*	8·1	43·6	83·1
150	— Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	—	386·—	792·7
154	— Cement *(cement)*	—	—	2·6
15 /1—2	— Talk *(talc)*	—	—	0·4
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	368·6

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	—	38·8	103·6
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	5·9
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	4·—	9·2	20·9
200—8, a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	5·9	25·6	154·4
203—204 — Wosk *(wax)*	1·9	7·7	69·—
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	447·—	255·3	2 241·6
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	0·3	0·4
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	407·4	431·—	2 774·9
216 — Tran *(whale oil)*	141·4	157·1	698·3
219 — Stearyna *(stearine)*	16·4	9·6	108·1
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)*	10·9	20·8	98·7
259—260 — Cukier *(sugar)*	—	—	0·7
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·2	22·8	29·2
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	15·—	3·2	143·3
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)*	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)*	8·6	203·—	303·4
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	2·7
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)*	44·2	100·8	587·4
408 — Sadze *(soot)*	1·5	0·1	87·4
405, 407, 409, 412, 418, 420, 423 — Farby *(paints)*	14·6	22·4	287·8
424—427 Garbniki *(tanning extracts)*	86·—	125·—	1 159·8
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	2·—	3·8	24·6
466, 470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	3·3	0·9	15·5
487 — Celuloid *(celluloid)*	15·4	10·7	34·1
492, 513 — Skóry *(skins)*	195·4	220·9	1 730·2
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	74·3	75·2	1 765·1
597-605, 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	10·7	9·7	55·1
622 — Tkaniny *(textiles)*	20·5	16·5	224·2

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
624 — Juta *(jute)*	—	—	21·—
625—626 — Sizal *(sisal)*	11·1	10·2	63·—
646—648 — Sznury *(ropes)*	2·7	0·4	40·8
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	64·3	28·9	683·3
715, 746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	42·4	17·5	143·7
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	99·8	134·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	101·9	183·4
779 — Korek, wyroby z korka *(cork goods)*	—	29·8	42·5
792, 803, 809, 797, 800 — Tektura *(pastboard)*	0·7	16·7	71·2
807, 808 — Fibra *(fibre)*	23·1	22·2	106·2
826 — Papier *(paper)*	287·2	193·1	2 514·6
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	100·—	525·3
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	21·1	4·1	56·4
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	18·8	28·9
925—981 — Metale różne *(various metals)*	54·8	84·—	317·1
927 — Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	—	5·6	56·6
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)*	11·—	—	622·—
955 — Rury żelazne *(iron pipes)*	—	0·1	0·1
966/1—4 — Cyna *(tin)*	14·8	25·—	159·7
977 — Miedź *(copper)*	152·6	266·5	1 762·—
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	3·2	4·5	213·3
Różne *(various)*	76·9	77·3	576·6
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**6 164·6**	**8 825·7**	**81 717·2**

4 OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Wrzesień *(September)*	1937	755.714·3
Sierpień *(August)*	1937	771.493·9
Wrzesień *(September)*	1936	665.860·6
Od początku roku *(January-September)*	1937	6.733.592·8
„ „ „ „ „	1936	5.647.579·7

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	56	31	67.671	59	50	77.139	144.810	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	4	3	1.276	5	2	2.799	4.075	17
Anglia *(Great Britain)*	23	2	46.586	24	20	40.411	86.997	3
Dania *(Denmark)*	51	28	35.000	55	41	36.818	71.818	7
Estonia *(Estonia)*	26	6	15.741	26	23	16.183	31.924	11
Finlandia *(Finland)*	33	5	33.775	36	21	39.870	73.645	5
Francja *(France)*	4	1	12.934	3	1	12.564	25.498	12
Grecja *(Greece)*	4	—	6.220	3	3	5.316	11.536	14
Holandia *(Holland)*	25	21	10.457	21	8	8.102	18.559	13
Islandia *(Iceland)*	1	1	435	1	1	435	870	18
Jugosławia *(Iougoslavia)*	1	—	1.135	2	1	3.884	5.019	16
Łotwa *(Latvia)*	24	—	18.902	23	11	27.297	56.199	10
Niemcy *(Germany)*	57	25	41.053	56	35	35.835	76 888	4
Norwegia *(Norvay)*	41	17	30.458	44	29	32.324	62.780	8
Panama *(Panama)*	—	—	—	1	1	800	802	19
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.288	2	2	4.509	6.797	15
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	9	6	28.851	9	5	28.851	57.702	9
Szwecja *(Sweden)*	119	29	81.482	123	107	84.037	165.519	1
Włochy *(Italy)*	13	3	38.267	12	10	35.266	73.533	6
Razem *(total)*	**492**	**178**	**482.531**	**505**	**371**	**492.440**	**974.971**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	493	190	517.545	487	347	514.990	1.032.535	—
Ten sam mies. 1936 *(September 1936)*	*419*	*187*	*405.747*	*421*	*325*	*410.545*	*816.292*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	4.171	1.771	4.135.830	4.187	3.010	4.153.777	8.289.607	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	3.558	1.536	3.590.290	3.558	2.716	3.583.102	7.173.392	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. wrześniu 1937 r. 980,7 n. r. t;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 43;
c) średni postój statków w porcie 48,5 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU WRZEŚNIU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Bałtyk i Skagerak	Morze Północne	
Łososie	—	—	—	—	—	—	—	—
Mielnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	120	—	—	120
Stornia	10.960	23.270	6.430	16.300	8.600	550	—	66.110
Zimnica	3.360	1.160	—	—	—	—	—	4.520
Gładzica	880	—	250	—	—	—	—	1.130
Skarp	50	2.690	100	—	1.040	—	—	3.880
Śledzie morskie	16.870	—	400	—	—	18.900	1.000.430	1.036.600
Śledzie rzeczne	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	1.440	1.390	38.450	2.030	3.110	—	—	46.420
Wątłusze	7.390	5.110	2.000	—	1.750	68.520	—	84.760
Węgorzyce	—	3.400	—	—	—	—	—	3.400
Wątłusze czyszczone	—	—	—	—	—	—	—	—
Makrele	—	—	—	—	—	—	270	270
Szczupaki	150	—	820	—	2.750	—	—	3.720
Okonie	50	1.150	400	—	2.620	—	—	4.220
Płotki	—	1.090	450	—	1.950	—	—	3.490
Certy	—	—	—	—	—	—	—	—
Homary	—	—	—	—	—	80	—	80
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	410	410
Hippoglossus	—	—	—	—	—	—	20	20
Gadus merlangus	—	—	—	—	—	—	250	250
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	2.200	2.200
Razem w kg	**41.150**	**39.260**	**49.300**	**18.330**	**21.940**	**88.050**	**1.003.580**	**1.261.610**
Wartość w zł	15.472	18.312	97.222	11.392	18.958	21.792	451.368	634.516
Miesiąc ubiegły w kg	101.290	76.180	34.160	16.540	42.130	33.1[illegible]0	944.660	2.159.690
Razem od pocz. r. w kg	1.834.140	1.133.7[illegible]0	1.142.120	278.590	368.800	1.050.210	1.944.640	7.752.290

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Wrzesień *(September)*				Sierpień *(August)*	Wrzesień *(September)*				Sierpień *(August)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**71**	—	**71**	**166**	**4**	**58**	**430**	**492**	**559**
Dover	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—
Hull	—	33	—	33	37	—	46	—	46	31
Londyn	—	38	—	38	102	4	12	4 0	446	528
Argentyna	—	—	—	—	**80**	**13**	—	**389**	**402**	**468**
Buenos Aires	—	—	—	—	80	13	—	389	402	468
Belgia	—	**20**	**4**	**24**	**46**	—	—	—	—	**5**
Antwerpia	—	20	4	24	46	—	—	—	—	2
Gandawa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Brazylia	—	—	—	—	**23**	**4**	—	**293**	**297**	**368**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	12	4	—	—	4	10
Rio Grande do ful	—	—	—	—	—	—	—	211	211	342
Santos	—	—	—	—	7	—	—	82	82	16
Victoria	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Dania	—	**102**	**39**	**141**	**234**	—	**46**	**16**	**62**	**35**
Kopenhaga	—	102	39	141	228	—	46	16	62	35
Inne porty	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**7**
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Finlandia	—	**25**	—	**25**	**22**	—	**2**	—	**2**	**3**
Helsinki	—	25	—	25	22	—	2	—	2	3
Francja	**37**	**17**	**5**	**59**	**275**	—	**190**	**117**	**307**	**477**
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	83	—	—	—	—	—
Cherburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
Le Havre	37	17	5	59	192	—	190	117	307	418
Holandia	—	**5**	—	**5**	**16**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	5	—	5	15	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	**95**	**95**	—
Halifax	—	—	—	—	—	—	—	95	95	—
Łotwa	—	—	—	—	**2**	—	**2**	—	**2**	—
Ryga	—	—	—	—	2	—	2	—	2	—
Niemcy	—	—	—	—	—	—	—	**1**	**1**	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Norwegia	—	—	—	—	**9**	—	—	—	—	**3**
Oslo	—	—	—	—	9	—	—	—	—	3
Stany Zjedn. Am. P.	—	**58**	**148**	**206**	**359**	—	**375**	**982**	**1.357**	**725**
New York	—	58	148	206	359	—	375	982	1.357	725
Szwecja	—	**35**	**2**	**37**	**32**	—	**9**	**2**	**11**	**20**
Göteborg	—	15	—	15	7	—	1	—	1	1
Kalmar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	2	—	2	2	—	1	—	1	—
Sztokholm	—	15	—	15	17	—	2	—	2	6
Inne porty	—	3	2	5	5	—	5	2	7	13
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Gdańsk	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Wycieczki morskie	—	**936**	—	**936**	**2.415**	—	**502**	—	**502**	**2.274**
G. A. L.	—	936	—	936	2.415	—	502	—	502	2.274
Razem . . .	**37**	**1.269**	**198**	**1 504**	**3 681**	**21**	**1 184**	**2 325**	**3 530**	**4 946**

Wydawca — Polska Agencja Telegraficzna Redaktor — Henryk Tetzlaff

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36

GDYNIA
the largest port

ON THE
BALTIC

with the most
modern
harbour
facilities